SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Proceedings of the Standing Senate Committee on

FISHERIES AND OCEANS

Chair:
The Honourable FABIAN MANNING

Tuesday, March 27, 2018
Thursday, March 29, 2018

Issue No. 27

Twenty-fifth and twenty-sixth meetings:

Study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities

WITNESSES:
(*See back cover*)

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

PÊCHES ET DES OCÉANS

Président :
L'honorable FABIAN MANNING

Le mardi 27 mars 2018
Le jeudi 29 mars 2018

Fascicule nº 27

Vingt-cinquième et vingt-sixième réunions :

Étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53911-53929

STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Marc Gold, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Coyle
* Day
(or Mercer)
Deacon
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
Hartling
McInnis
Munson
Plett
Poirier
Raine
Ringuette
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Deacon replaced the Honourable Senator Christmas (*March 28, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Fabian Manning

Vice-président : L'honorable Marc Gold

et

Les honorables sénateurs :

Coyle
* Day
(ou Mercer)
Deacon
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
Hartling
McInnis
Munson
Plett
Poirier
Raine
Ringuette
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Deacon a remplacé l'honorable sénateur Christmas (*le 28 mars 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 27, 2018
(61)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:02 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Christmas, Coyle, Gold, Manning, McInnis, Poirier, Raine and Ringuette (8).

Other senator present: The Honourable Senator Duffy (1).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESS:

Haisla Nation Council:

Trevor Amos, Haisla Fisheries Technician, Harbour Authority (by video conference).

The chair made a statement.

Mr. Amos made a statement and answered questions.

At 5:48 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 mars 2018
(61)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 2, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Christmas, Coyle, Gold, Manning, McInnis, Poirier, Raine et Ringuette (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Duffy (1).

Également présents : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Haisla Nation Council :

Trevor Amos, technicien en pêches d'Haisla, Administration portuaire (par vidéoconférence).

Le président prend la parole.

M. Amos fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 17 h 48, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière suppléante du comité,

Barbara Reynolds

Acting Clerk of the Committee

OTTAWA, Thursday, March 29, 2018
(62)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:31 a.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Marc Gold, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Coyle, Deacon, Gold, Manning, Poirier, Raine and Ringuette (7).

OTTAWA, le jeudi 29 mars 2018
(62)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 31, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Marc Gold (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Coyle, Deacon, Gold, Manning, Poirier, Raine et Ringuette (7).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Donald Roussel, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Safety and Security.

Fish Safe BC:

John Krgovich, Program Coordinator.

At 8:35 a.m., the Honourable Senator Manning took the chair.

The chair made a statement.

Mr. Roussel made a statement and answered questions.

Mr. Krgovich made a statement and answered questions.

At 10:01 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Également présents : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et de sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

Donald Roussel, conseiller principal à la sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté.

Fish Safe BC :

John Krgovich, coordonnateur de programme.

À 8 h 35, l'honorable sénateur Manning prend place au fauteuil.

Le président prend la parole.

M. Roussel fait une déclaration, puis répond aux questions.

M. Krgovich fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 1, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Chantal Cardinal

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 27, 2018

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:02 p.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening. My name is Fabian Manning. I'm the chair of this committee and a senator from Newfoundland and Labrador. Before I give the floor to our witness this evening, I would ask that the senators who have arrived to introduce themselves.

Senator Duffy: My name is Mike Duffy. I'm a senator from Prince Edward Island.

Senator McInnis: My name is Senator Thomas McInnis, from Nova Scotia.

Senator Gold: My name is Marc Gold, senator from Quebec.

Senator Ringuette: Hi, Mr. Amos. My name is Pierrette Ringuette. I'm from New Brunswick.

The Chair: Thank you, senators.

The committee is continuing its study on maritime search and rescue activities, including its current challenges and opportunities. This evening we are pleased to welcome, by video conference, a witness who has taken the Coastal Nations Search and Rescue course in Bamfield, British Columbia. Mr. Trevor Amos is from the Harbour Authority and is a Haisla Fisheries Technician with the Haisla Nation Council.

On behalf of the members of the committee, Mr. Amos, I want to thank you for joining us today. I would like to invite you, if you would, to tell us a bit about your training, the course that you took, and certainly some of your search and rescue experience.

Believe you me, we're all here, we're all friends, and please feel comfortable as if you're sitting down and having a cup of tea with somebody in the north of British Columbia. Please feel very comfortable in what you're doing.

Once you tell us a bit about yourself, some of the senators may have questions for you. Once again, I want to thank you for taking the time to join us this evening.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 2, pour étudier les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir à tous. Je m'appelle Fabian Manning, sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador, et je suis président de ce comité. Avant de céder la parole à notre témoin, j'inviterais mes collègues sénateurs à bien vouloir se présenter.

Le sénateur Duffy : Je m'appelle Mike Duffy et je suis un sénateur de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le sénateur McInnis : Je suis le sénateur Thomas McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Gold : Je m'appelle Marc Gold, sénateur du Québec.

La sénatrice Ringuette : Bonjour, monsieur Amos. Je m'appelle Pierrette Ringuette et je suis du Nouveau-Brunswick.

Le président : Merci, chers collègues.

Le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Nous sommes heureux d'accueillir aujourd'hui, par vidéoconférence, un témoin qui a suivi le cours de recherche et sauvetage à l'intention des Premières Nations côtières qui se donne à Bamfield, en Colombie-Britannique. M. Trevor Amos est technicien en pêches pour l'administration portuaire sous la direction du conseil de la nation Haisla.

Au nom de tous les membres du comité, je tiens à vous remercier, monsieur Amos, d'être des nôtres aujourd'hui. Je vous invite maintenant à nous entretenir brièvement de votre formation, de ce cours que vous avez suivi et de quelques-unes de vos expériences en recherche et sauvetage.

Sentez-vous bien à l'aise, car nous sommes entre amis et nous nous réjouissons de pouvoir discuter avec quelqu'un du Nord de la Colombie-Britannique.

Une fois que vous nous aurez expliqué comment les choses se passent de votre côté, certains sénateurs auront des questions à vous poser. Je tiens à vous remercier encore une fois d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

Trevor Amos, Haisla Fisheries Technician, Harbour Authority, Haisla Nation Council: Thank you. Starting off, I did take the Coastal Nations SAR training, as formal as I've ever had, I guess, but my training basically started at a young age with my father in a dugout canoe. It was the first time I remember fishing and going over safety issues and stuff like that. It was a dugout canoe about 30 feet long.

I've been travelling up and down our coast since I was 8. That was in 1977. This training in Bamfield was a pretty amazing experience, adding the professional part of it to a lot of the stuff I've done my whole life — learning the techniques and then putting them to use as we did.

Not 20 days after the training was finished, we did have two gentlemen go in the water. Unfortunately, we lost one man. But using the techniques that I learned with my co-worker there — I got him on the phone. These guys had been in the water for four hours. The fortunate part of it is that we live right on the water and we were out there within 4 minutes and found the kid within 15. The training was so helpful.

I don't know what else you want to hear about that. I think the good thing is that the training is there, the funding is there, but it's kind of a toned-down version of the full RHIOT School, Rigid Hull Inflatable Operator Training School.

That's what I would like to say. I don't know what else to really say here.

The Chair: Has that opportunity been given to you to do more training?

Mr. Amos: It will be. Different members of our crew will be taking it. Hopefully on the next round, one of our guys will be going again.

There have been opportunities that have presented themselves to me, personally, through the Coast Guard, because of the stuff that has happened. We had the sinking of a 62-foot vessel that we boomed pretty quickly and helped contain the 1,200 gallons of fuel from potentially spreading all over the place. So the opportunities are there.

The Chair: It seems to me that with the amount that you have had, it has proven to be a great resource even thus far.

Trevor Amos, technicien en pêches d'Haisla, Administration portuaire, Haisla Nation Council : Je vous remercie. J'ai effectivement suivi le cours de recherche et sauvetage à l'intention des Premières Nations côtières. Je dirais d'ailleurs que c'est la première fois que je suis une formation aussi structurée. J'ai toutefois commencé très jeune à être formé par mon père lors de nos sorties dans une pirogue de mer de 30 pieds de long. Ce sont mes plus vieux souvenirs de pêche. Mon père en profitait pour me sensibiliser aux questions de sécurité et aux considérations semblables.

Je parcours notre littoral depuis que j'ai 8 ans. J'ai commencé en 1977. Cette formation suivie à Bamfield a été une expérience vraiment enrichissante. Elle m'a permis d'inscrire dans une démarche davantage professionnelle bien des choses que je fais depuis toujours. Nous avons, en effet, appris des techniques que nous avons ensuite pu mettre en pratique.

Moins de 20 jours après la formation, nous avons dû nous porter au secours de deux hommes en mer. Malheureusement, nous n'avons pas pu sauver l'un d'eux. Toutefois, grâce aux techniques que j'ai assimilées et à l'aide de mon collègue que j'ai pu rejoindre par téléphone… Ces deux hommes ont été dans l'eau pendant quatre heures. Heureusement, nous vivons tout près de l'eau et il nous a fallu 4 minutes à peine pour nous rendre sur place et pas plus de 15 minutes pour trouver le jeune homme. La formation a été d'une grande utilité.

Je ne sais pas trop ce que je pourrais vous dire de plus à ce sujet. Je pense qu'il faut se réjouir du fait que la formation est offerte avec le financement nécessaire même s'il s'agit d'une version abrégée du programme complet de l'école pour opérateur d'embarcation à coque pneumatique rigide (RHIOT).

Voilà ce que je voulais vous dire. Je ne sais pas vraiment ce que je pourrais ajouter à cela.

Le président : Vous a-t-on offert la possibilité de parfaire encore davantage votre formation?

M. Amos : Différents membres de notre équipage pourront effectivement recevoir la même formation. Nous espérons que l'un d'eux pourra suivre le prochain cours offert.

Certaines possibilités se sont offertes à moi par l'entremise de la Garde côtière à la suite d'événements qui sont survenus. Nous avons ainsi dû installer très rapidement un barrage flottant pour empêcher le déversement de quelque 1 200 gallons de carburant lors du naufrage d'un navire de 62 pieds de long. Il y a donc effectivement des possibilités.

Le président : J'ai l'impression que la formation que vous avez reçue jusqu'à maintenant a déjà rapporté d'importants dividendes.

With regard to the equipment you use in the north, can you give us an idea of the type of equipment you have there that can help with search and rescue activities? Is that equipment enough? Is it adequate for what you are trying to do in the harsh environment you have to work in?

Mr. Amos: Yes, it can get pretty harsh. We have a number of different vessels. We have two jet boats that we run the rivers with. We have two crew boats. One is a 24-foot aluminum boat, and another 32-foot, I think, or 28-foot. They're very seaworthy. They're not set up for search and rescue, as we were never really insured for search and rescue and we never had the training. But those things are presenting themselves and it's just a matter of time to get the whole team trained.

We have a team of four of us that go to the field all the time, and we're chomping at the bit to get everybody trained. Having that close relationship now with the Coast Guard, the Bamfield gentlemen there — Tyler Brand and Geoff Carrow — have already sent a little bit of equipment, but we're still lacking in proper searchlights and stuff like that. But that has been promised, and we're looking forward to working more with them.

The Chair: Before I go to Senator Gold from Quebec, I want to welcome Senator Mary Coyle, who has joined us. Senator Coyle is one of the new senators, from Nova Scotia. We're also joined by Senator Rose-May Poirier from New Brunswick.

I will turn to Senator Gold now, who has a few questions for you. Thank you, Mr. Amos.

Senator Gold: Hello, again, Mr. Amos. Thank you for taking the time to join us.

Let me begin with just a very general question. The work that you do is so important. Can you give us an idea of the biggest challenges you're facing in performing this search and rescue work in your community and in and around your area?

Mr. Amos: The biggest challenge we've had so far is that we've only had two people go through this search and rescue course and the first person that did it no longer works for us.

Senator Gold: So, you're the man?

Mr. Amos: Apparently. It was just a matter of luck, being at the right place at the right time, and having the right coworkers. The coworker that I called was just on his way out of town. We live in a small community. There are 700 people in our

Pouvez-vous nous donner une idée de l'équipement que vous utilisez pour mener vos activités de recherche et sauvetage dans le Nord? Avez-vous suffisamment d'équipement? Est-il adapté aux conditions difficiles dans lesquelles vous devez travailler?

M. Amos : Les conditions peuvent en effet être très difficiles. Nous avons différents bateaux à notre disposition. Nous avons deux canots à propulsion hydraulique que nous utilisons dans les rivières. Nous avons aussi deux bateaux pouvant transporter un équipage, soit un en aluminium de 24 pieds et l'autre de 32 pieds, je crois, ou 28 pieds. Bien qu'ils soient en bon état de navigabilité, ils ne sont pas équipés pour la recherche et le sauvetage, car nous n'avons jamais vraiment eu d'assurances à cette fin, sans compter que nous n'avions pas non plus de formation. Nous avons maintenant la possibilité de le faire et ce n'est qu'une question de temps avant que toute l'équipe puisse en bénéficier.

Nous sommes quatre à nous partager le travail, et nous avons grand-hâte que tous puissent suivre la formation. Grâce aux liens étroits établis avec les gens de la Garde côtière à Bamfield — Tyler Brand et Geoff Carrow — on nous a déjà envoyé un peu d'équipement, mais il nous en manque encore, notamment pour l'éclairage de recherche. On nous l'a toutefois promis, et nous attendons avec impatience de pouvoir nous servir de ces équipements.

Le président : Avant de céder la parole au sénateur Gold du Québec, je veux souhaiter la bienvenue à deux sénatrices qui se sont jointes à nous, soit Mary Coyle, une des nouvelles sénatrices, de la Nouvelle-Écosse; et Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Gold a maintenant quelques questions à vous poser. Merci, monsieur Amos.

Le sénateur Gold : Bonjour, monsieur Amos. Merci d'avoir pris le temps de vous joindre à nous.

Je vais débuter par une question très générale. Vous accomplissez un travail qui est tellement important. Pouvons-nous nous donner une idée des principales difficultés auxquelles vous vous heurtez pour mener vos activités de recherche et sauvetage dans votre localité et dans votre région?

M. Amos : Notre principal problème jusqu'à maintenant, c'est que seulement deux personnes ont suivi ce cours de recherche et sauvetage, et l'une d'elles ne travaille plus avec nous.

Le sénateur Gold : Alors, vous êtes l'homme de la situation?

M. Amos : Apparemment. C'est simplement une question de chance. Il s'agit d'être au bon endroit au bon moment, et de pouvoir compter sur des collègues efficaces. Celui que j'ai appelé s'apprêtait à quitter la ville. Nous vivons dans une petite

community. We live 11 kilometres away from the big community of Kitamaat.

It just happened to work out that he was a minute away from our office and we made it to the water quickly. Four minutes, like I said before. We had the gentleman on board within 15.

The biggest challenge is having the right people. You know, we do have a pretty good crew this year, but, like I said, I'm the only one that's had the formal training now.

The other challenge that I thought of was really there is the full RHIOT school, but ours was the toned-down version of the RHIOT school. Just being on the same equal playing field, having the same chances as others to take the full RHIOT training and then getting the proper equipment.

Like I said before, search and rescue, we do have a SARs team in the town of Kitamaat, but they also probably have to travel 10 kilometres to the dock to where they have to go to get geared up.

The night of November 23, 2017, is when that happened, when the two gentlemen went in the water, and the search and rescue took 45 minutes to just under an hour to get on scene, along with the RCMP. So that's a huge challenge in itself. Even though we have the search and rescue in town, time is a factor. Time is huge.

Senator Gold: Just a brief other question on another matter. There was a very large scale search and rescue simulation, an exercise, back in last October, I think it was, that involved 15 vessels and four aircraft.

We were provided with information that some coastal First Nations were there as observers. I just wanted to know whether you or any of your colleagues participated as observers and what you learned if you were able to be part of that.

Mr. Amos: That was down in Vancouver area?

Senator Gold: That's right. The Armed Forces and the Coast Guard.

Mr. Amos: Yes, I was part of that. They rented a whale-watching vessel and I was on board watching it right from where they did everything.

Senator Gold: I think we understand one of the purposes of this exercise was to try to explore how all the different players could work together, because there are a lot of different actors, if you will, in this. Can you share with us what you might have observed or learned? How well are we doing when we try to

localité d'à peine 700 habitants. Nous sommes à 11 km de la ville de Kitamaat.

Le hasard a voulu qu'il soit à une minute à peine de notre bureau, si bien que nous avons pu prendre la mer très rapidement. Il nous a fallu quatre minutes, comme je le disais tout à l'heure. En moins de 15 minutes, nous avions repêché l'homme.

Il s'agit surtout de pouvoir compter sur les gens capables de faire le travail. Nous avons un excellent équipage cette année, mais reste quand même que je suis le seul à avoir suivi cette formation.

Je trouve aussi regrettable que nous ayons eu droit à une version abrégée de la formation RHIOT. Il faudrait que nous puissions suivre la formation complète au même titre que tous les autres et que nous ayons également accès à l'équipement approprié.

Comme je le disais précédemment, nous avons une équipe de recherche et sauvetage dans la ville de Kitamaat, mais il y a une dizaine de kilomètres qui la sépare du quai où elle doit se rendre pour se préparer à une mission en mer.

Ces deux hommes dont je vous parlais se sont retrouvés à l'eau dans la nuit du 23 novembre 2017. Il a fallu entre 45 minutes et un peu moins d'une heure pour que l'équipe de recherche et sauvetage arrive sur les lieux en même temps que la GRC. C'est donc en soi extrêmement problématique. Même si nous avons une équipe de recherche et sauvetage en ville, le délai d'intervention demeure la grande priorité.

Le sénateur Gold : J'aurais une brève question sur un autre sujet. On a tenu l'automne dernier, je crois que c'était en octobre, un important exercice de simulation en recherche et sauvetage. Pas moins de 15 navires et de 4 aéronefs ont été déployés à cette fin.

On nous a indiqué que certaines Premières Nations du littoral y étaient représentées dans un rôle d'observation. J'aimerais savoir si vous ou un de vos collègues y avez participé à ce titre et quels enseignements vous avez pu en tirer, le cas échéant.

M. Amos : C'était dans la région de Vancouver, non?

Le sénateur Gold : Tout à fait. C'était un exercice conjoint des forces armées et de la Garde côtière.

M. Amos : Oui, j'étais présent. Ils avaient loué un bateau pour l'observation des baleines où j'ai pris place pour suivre le déroulement de tout l'exercice.

Le sénateur Gold : Je crois que l'exercice visait notamment à explorer les modes de collaboration possibles entre les différents intervenants, car ceux-ci sont nombreux à avoir un rôle à jouer dans des situations semblables. Pouvez-vous nous dire ce que vous avez été à même de constater ou d'apprendre? Dans quelle

work together? How can we do it better? Do you have any thoughts about that?

Mr. Amos: That time, the communication — and we listened to everything. They had it over the loudspeaker. Communication is paramount. It's huge. They had communication between the navy, the Coast Guard, the RCMP and BC Ferries that was involved in that. I've always kind of preached that, that communication has to be there with our little team here. That was the best thing that I've seen. That's what I brought back to our team is that communication has to be there.

Senator Gold: Thank you very much.

Senator McInnis: Thank you for appearing tonight. I've read there are 60 coastal nations along the BC coastline there where you are and I understand you have four search and rescue organizations. You can correct me if I'm wrong. Do you communicate with each other on a regular basis?

Mr. Amos: When I took the SARs training in Bamfield I ended up meeting a few of them. One gentleman's name was Stanley Robinson from Hartley Bay who was just probably three hours by boat away from us. The night of the rescue that we pulled, he was on the phone with me. I was standing on deck screaming for this gentleman in the water and my phone rang. So, yes, he did communicate right away that they were ready to come up and help out.

Unfortunately the weather was pretty rotten that night — you know, snow, high winds, big seas — so they couldn't. Like I said, they're about three hours a way, but they were still ready to join us if they possibly could have.

Senator McInnis: Where are the voids? It's a large coastline. What per cent are you covered by search and rescue, the auxillary?

Mr. Amos: I actually wouldn't know that number. I can't remember how many. I know we have one station here in Kitamaat. We have one out at Hartley Bay, which is three hours away. Then up in another community called Kitkatla, I believe they have their own search and rescue team. Bella Coola.

So, an exact number I wouldn't be able to tell you.

Senator McInnis: That's fine. Look, the Coast Guard put on this wonderful course and that's great and they're very good at that, I know, and they sent a container full of equipment and they're putting on these courses and all this type of thing, yet

mesure parvenons-nous à travailler efficacement tous ensemble? Comment pourrions-nous faire mieux? Avez-vous des idées à ce sujet?

M. Amos : Grâce à un haut-parleur, nous avons pu entendre, tout ce qui se disait, ce qui est vraiment important, car les communications sont primordiales. Il y avait des échanges entre la marine, la Garde côtière, la GRC et la Société des traversiers de la Colombie-Britannique. J'ai toujours préconisé les communications au sein même de la petite équipe que nous avons ici. C'est l'aspect le plus intéressant des activités que j'ai pu observer. Je me suis ensuite employé à sensibiliser les autres membres de notre équipe à l'importance des communications.

Le sénateur Gold : Merci beaucoup.

Le sénateur McInnis : Je vous remercie de votre témoignage. D'après ce que j'ai pu lire, il y aurait 60 Premières Nations sur le littoral de la Colombie-Britannique et vous pouvez compter, vous me corrigerez si j'ai tort, sur quatre équipes de recherche et sauvetage. Est-ce que vous communiquez régulièrement les uns avec les autres?

M. Amos : J'ai rencontré quelques-uns de ces collègues lorsque j'ai suivi la formation à Bamfield. Il y avait notamment Stanley Robinson de Hartley Bay, à trois heures en bateau de chez nous. Je lui ai parlé au téléphone la nuit où nous avons porté secours à ces deux hommes. Il m'a appelé au moment où j'étais sur le pont à crier pour que cet homme à la mer m'entende. Il n'a pas hésité à communiquer avec moi pour m'indiquer que son équipe était prête à nous donner un coup de main.

Malheureusement, le mauvais temps qui sévissait cette nuit-là — vous savez, la neige, les forts vents, la mer démontée — ne leur a pas permis de le faire. Comme je le disais, ils sont environ à trois heures de bateau, mais ils étaient tout de même disposés à nous prêter main-forte.

Le sénateur McInnis : Quels sont les endroits les plus mal desservis? C'est un très long littoral. Quelle proportion du littoral est protégée par vos équipes de recherche et sauvetage et celles de la Garde côtière auxiliaire?

M. Amos : Je ne pourrais pas vous donner de chiffre précis. Je ne me souviens pas exactement du pourcentage. Je sais que nous avons une station à Kitamaat. Il y en a une aussi à Hartley Bay, à trois heures de chez nous. Je pense qu'il y a une équipe de recherche et sauvetage plus au nord dans une collectivité qui s'appelle Kitkatla. Il y a également celle de Bella Coola.

Je ne pourrais donc pas vous donner de chiffres précis.

Le sénateur McInnis : C'est bien. La Garde côtière a mis sur pied ce cours remarquable et je sais qu'elle excelle en la matière. On vous a également envoyé un conteneur rempli d'équipement,

you said you don't have a light. They sent goodness knows how many of those.

Is this going to be an ongoing supply of equipment for your group, do you know? Have they said? Will these courses continue?

Mr. Amos: The courses are going to continue and then the ongoing supply, we would hope.

They do have, along with Western Canada Marine Response, a couple of sea cans just outside our community at a place called MK Bay Marina which is owned jointly by Kitamaat Village and a group down in Vancouver.

We had a little bit of trouble accessing that when we had the 62-foot boat go down, because it started leaking fuel right away, leaking diesel out of the tank for the stove and the heater. When we tried to access it, there was a little bit of bureaucracy that got in the way, that we didn't communicate we were going to take stuff.

To have our own stuff, booms and all that equipment for sinking of ships that have a lot of fuel in it, because 1,200 gallons is a lot of fuel to lose and it took quite a while to plug those vents. Like I said, with the gear from the Coast Guard, we had it boomed off pretty quickly and saved a huge environmental disaster from happening in our little stretch of shoreline.

Senator McInnis: Absolutely. Does the Canadian Coast Guard seek advice from time to time from the Indigenous communities? For example, if they're going to establish a life boat station, would they communicate with your groups?

Mr. Amos: I believe they have started doing that. They did that with Hartley Bay. They're talking about doing it with the Indigenous Coast Guard auxiliary team here in Kitamaat village, which we're hoping happens soon. I've been kind of spreading the word on that and getting people pretty excited. I'm in contact with Tyler Brand and Geoff Carrow, an Indigenous Liaison Officer with the Coast Guard down in Bamfield. We're looking forward to that.

It is much needed. We've been called on to look for people who have run out of fuel or have broken down, but we need to have the equipment and the time. We have many projects on the go in our little department. We've been growing ever since.

I've only been here for six years. This is my sixth year working with the Haisla fisheries and we're growing every year.

bien que vous nous ayez dit ne pas avoir de projecteur. Je ne sais pas combien ils ont pu vous en expédier.

Savez-vous si cet approvisionnement en équipement va être continu pour votre groupe? Est-ce qu'on vous l'a indiqué? Est-ce que les cours vont se poursuivre?

M. Amos : Les cours vont continuer à être donnés et nous espérons qu'il en sera de même pour l'approvisionnement.

La GRC partage avec la Western Canada Marine Response Corporation deux conteneurs maritimes qui sont situés juste à l'extérieur de notre localité, soit à la marina MK Bay, laquelle appartient conjointement à la ville de Kitamaat et à un groupe de Vancouver.

Il nous a été, quelque peu, difficile d'avoir accès à ces conteneurs lors du naufrage de ce bateau de 62 pieds, qui a commencé immédiatement à perdre le diésel emmagasiné dans son réservoir pour la cuisinière et le chauffage. Il y a eu quelques complications administratives, lorsque nous avons voulu avoir accès à ce matériel, car nous ne leur avions pas fait savoir que nous allions nous en servir.

Il serait bon que nous ayons notre propre matériel, nos bouées et tout l'équipement nécessaire lors du naufrage d'un navire transportant de grandes quantités de carburant, car 1 200 gallons ce n'est pas rien, et il nous a fallu du temps pour colmater toutes les brèches. Comme je l'indiquais, l'équipement de la Garde côtière nous a permis d'installer rapidement une barrière gonflable pour empêcher que notre petite portion de littoral soit la scène d'une grave catastrophe environnementale.

Le sénateur McInnis : Tout à fait. Est-ce qu'il arrive que la Garde côtière canadienne demande conseil aux collectivités autochtones? Est-ce que l'on communique par exemple avec vous lorsque l'on envisage l'installation d'une nouvelle station de bateaux de sauvetage?

M. Amos : Je crois qu'ils commencent à le faire. Ils l'ont fait à Hartley Bay. Ils songent à en faire autant avec l'équipe de la Garde côtière auxiliaire pour les collectivités autochtones ici à Kitamaat, et nous espérons que cela ne tardera pas trop. J'en ai parlé autour de moi et les gens ont grand-hâte que cela se fasse. Je suis en contact avec Tyler Brand et Geoff Carrow, un agent de liaison auprès des Autochtones avec la Garde côtière à Bamfield. Nous sommes vraiment impatients.

Nous en avons grand besoin. On nous appelle pour venir au secours de gens qui ont manqué de carburant ou qui sont tombés en panne, mais nous devons compter pour ce faire sur l'équipement et le temps nécessaires. Nous avons plusieurs projets en cours au sein de notre petite équipe. Nous sommes en pleine croissance.

Je travaille depuis six ans pour la commission des pêches de la nation Haisla et nous avons pris de l'expansion chaque année.

Senator McInnis: How many incidents would occur on an annual basis, approximately? For how many incidents would you be called out?

Mr. Amos: Most of the incidents we ever ran into were basically breakdowns and nothing that put anybody in danger, but, like I said, we weren't ever set up to rescue people so we would hold them in place until Coast Guard would get there. That's all we could do. We weren't insured to do stuff like that and my boss always stayed away from that.

We would never turn anybody away, of course. If something happened, then we would be there. But to get up and go was a matter of recouping money. Fuel is expensive. Paying our guys to get out there costs a lot of money. Sometimes, we're barely piecemealing funds together. I think this is the first two years that we've actually kept all four members of our team employed year round. Funds is a big issue.

Senator McInnis: Are things getting better, apart from budget issues? Would you say that search and rescue along the coast is getting better?

Mr. Amos: I think it is.

Senator McInnis: I get a sense that there's not a great deal of communication, not only with the Coast Guard, but with the Indigenous communities. Am I correct? Is that a challenge?

Mr. Amos: It is a challenge and it has been a challenge, but through the Coastal Nations SARs training, I think they stopped going to our band council. They said we want to train you guys and we recognize that you guys are there all the time and that you're on the water all the time. A lot of us grew up on the water. They recognize that now and the communication isn't going through the band council but straight to our department. That was a good thing. If they went through the council, it would take time for those decisions to be made such as who to send and stuff like that.

Communication is getting better.

Senator McInnis: Thank you for what you do.

Senator Duffy: Thank you, Mr. Amos. Back in the old days I was a boater myself, so I have some appreciation of what you talk about when you speak about having proper training for rescues. I don't think our viewers at home would quite appreciate

Le sénateur McInnis : Pouvez-vous me dire approximativement combien d'incidents se produisent chaque année? À combien d'occasions fait-on appel à vos services?

M. Amos : Dans la plupart des cas, il s'agit simplement de pannes, et personne n'est vraiment en danger. Quoi qu'il en soit, il ne nous était pas vraiment possible, comme je l'indiquais, de porter secours à ces gens-là, si bien que nous nous contentions de les garder en lieu sûr jusqu'à ce que la Garde côtière puisse intervenir. Nous ne pouvions pas en faire davantage. Nous n'étions pas assurés pour mener de telles actions et mon patron a toujours tenu à ce que nous nous en abstenions.

Il est bien certain que nous n'avons jamais refusé de porter assistance à qui que ce soit. Si un incident se produisait, nous répondions à l'appel. Il fallait toutefois ensuite nous arranger pour récupérer les coûts engagés. Le carburant n'est pas donné. Il y a aussi les membres de l'équipe qu'il faut payer. Parfois, nous arrivions à peine à trouver les fonds nécessaires. Je crois que c'est seulement depuis deux ans que les quatre membres de notre équipe peuvent travailler à longueur d'année. Le financement est primordial.

Le sénateur McInnis : Si l'on fait exception des problèmes de budget, est-ce que les choses s'améliorent pour ce qui est des services de recherche et sauvetage le long de votre littoral?

M. Amos : Je crois que oui.

Le sénateur McInnis : J'ai l'impression qu'il y a un manque de communication, non seulement avec la Garde côtière, mais entre les collectivités autochtones elles-mêmes. Est-ce que je me trompe? Est-ce que les communications sont problématiques?

M. Amos : Elles sont problématiques, et ce, depuis un moment déjà. Grâce à cette formation en recherche et sauvetage pour les Premières Nations côtières, j'ai toutefois l'impression que l'on cesse de vouloir passer par notre conseil de bande. On nous indique que l'on veut nous dispenser cette formation en reconnaissant bien que c'est nous qui sommes toujours présents en mer. Bon nombre d'entre nous avons grandi en mer. Ils nous reconnaissent maintenant cette compétence et s'adressent directement à nous, plutôt que de passer par le conseil de bande. C'est une excellente chose. Lorsqu'on communique d'abord avec le conseil, il faut du temps pour prendre les décisions, quant à savoir par exemple qui doit être dépêché sur les lieux d'un incident.

Les communications s'améliorent.

Le sénateur McInnis : Merci pour le travail que vous accomplissez.

Le sénateur Duffy : Merci, monsieur Amos. Comme j'ai moi-même été plaisancier à une certaine époque, j'ai une assez bonne idée de ce que vous entendez par une formation appropriée pour les sauvetages. Je ne sais pas dans quelle mesure

the fact that usually when you're out rescuing someone it's in bad weather, bad winds and high seas. When you mentioned that you weren't properly trained in the old days to do that, I gather — am I correct — that one of the concerns is collision and somebody falling if you're trying to bring a person who is injured or sick off their boat onto yours. There's the whole business of transfers and making sure it's safe and people don't fall into the water and get crushed between the boats. There's a lot of to consider, is that right?

Mr. Amos: There's a lot; that's right. Even the training that I took was a couple of people got in the water. I'm pretty comfortable in the water. I've taken a lot of swift water rescue training or jumped into rivers and went down some pretty high white waters to save people. But out in the channel it's a different monster, too. That goes back to me saying about being on the same playing field as other people.

I enjoyed the Coastal Nations SARs training, but not some aspects of it, like the RHIOT training, when you had flipped boats running in high seas. That's all we do here because we get nasty weather most of the time. But when I did the training in Bamfield, it was sun shining and flat calm the whole week. That was pretty disappointing, because I was looking forward to running those rigs in big weather.

Senator Duffy: A lot of people watching this would say that's not something I want to get involved in. How much interest is there in the young men and women in your community getting involved in this kind of work?

Mr. Amos: There's a pretty growing interest. Like I said, since I've been back last November 1 or 2, I started telling anybody who wanted to listen about some of the opportunities, such as the environmental response training internship through the Coast Guard, the six-month internship.

Senator Duffy: That is fantastic.

Mr. Amos: There are many opportunities out there. After all this happened, I received emails from Barry Cunningham in Prince Rupert up on our coast, and Tyler Brand and Geoff Carrow, about filling out applications to do the course because I have a lot of experience on the water. I have taken a bit of training on environmental response.

les gens qui nous regardent sont conscients du fait que vous devez généralement vous porter au secours de quelqu'un alors même que les conditions météorologiques sont mauvaises et que la mer est démontée, sous l'effet de vents très forts. Lorsque vous indiquez que vous n'aviez pas auparavant la formation adéquate pour procéder à de tels sauvetages, je présume — et vous me corrigerez, si je me trompe — que vous pensez notamment aux risques de collision et de voir quelqu'un tomber à la mer lorsque vous essayez de faire passer une personne blessée ou malade de son bateau au vôtre. Dans tout ce processus de transfert, il faut veiller à ce que tout le monde soit en sécurité et à ce que personne ne tombe à l'eau ou ne se retrouve écrasé entre les bateaux. Il y a bien des aspects à prendre en compte, n'est-ce pas?

M. Amos : Vous avez bien raison. Même pendant la formation que j'ai suivie, il y en a quelques-uns qui se sont retrouvés à l'eau. Je me sens très à l'aise dans l'eau. J'ai suivi plusieurs cours de sauvetage en eaux vives où l'on doit sauter dans une rivière pour sauver quelqu'un dans des eaux assez agitées. Il faut également avouer que les eaux du chenal sont difficiles à dompter à leur manière. Cela nous ramène à ce que je disais au sujet des chances qui doivent être égales pour tous.

J'ai bien apprécié la formation en recherche et sauvetage, mais nous n'avons pas eu droit à tous les éléments du programme RHIOT, avec notamment ces bateaux qui chavirent dans une mer démontée. C'est pourtant notre lot quotidien, car nous devons composer la plupart du temps avec de mauvaises conditions météorologiques. Quand j'ai suivi la formation à Bamfield, ce fut le grand soleil et le calme plat pendant toute la semaine. C'était plutôt décevant, car je me réjouissais à l'idée de pratiquer ces manœuvres par mauvais temps.

Le sénateur Duffy : Bien des gens qui nous regardent se disent sans doute que ce n'est pas quelque chose qu'ils voudraient faire. Dans quelle mesure les jeunes hommes et les jeunes femmes de votre collectivité semblent-ils intéressés à faire ce genre de travail?

M. Amos : Il y a de plus en plus d'intérêt. Depuis mon retour, soit le 1er ou le 2 novembre, je m'efforce de parler à tous ceux qui veulent bien m'écouter des possibilités qui se présentent à nous. Je pense notamment au stage de six mois offert par la Garde côtière pour la formation en intervention environnementale.

Le sénateur Duffy : C'est formidable.

M. Amos : Il y a plusieurs possibilités. Après que tout cela soit arrivé, j'ai reçu des courriels de Barry Cunningham qui est à Prince Rupert, plus au nord sur notre littoral, et de Tyler Brand et Geoff Carrow. Ils voulaient que je fasse la demande pour suivre le cours étant donné que j'avais beaucoup d'expérience sur l'eau. J'ai suivi une partie de la formation en intervention environnementale.

At this point in my life, I'm really enjoying the fact that I might be getting one of those positions here pretty soon.

Senator Duffy: We look forward to your continued contribution and support in this work.

One final mention. You mentioned sea cans. You have sea cans at Kitamaat which I gather contain booms and the other things related to oil spills. Do you think you can use more? Should there be such a thing in all of the fishing harbours where we have small craft coming and going and where the danger of a fuel spill is always present?

Mr. Amos: That's a definite must, I believe.

Senator Duffy: On simple things, do you have a common frequency with the RCMP and Coast Guard now?

Mr. Amos: We've always had it with the Coast Guard, but we've never really been on a common frequency with the RCMP. Even that is changing through that rescue last year. Last year, I was in touch with a constable who was ex-military. He used to run search and rescue for land and sea. He's going to plan something for spring or summertime.

I introduced him to Geoffrey Carrow so that now that we're all working together to get all this training done and train as many people as we can, because we do have a lot of boaters and there's a huge interest in taking that training.

Senator Duffy: Thank you, Mr. Amos. Your testimony has been very helpful.

Senator Poirier: Thank you, Mr. Amos, for being here. I have a couple of questions.

As a follow-up from my colleague Senator McInnis, in one of the questions I think I understood that you had four full-time employees at this point.

Mr. Amos: Yes.

Senator Poirier: I imagine you have a team of volunteer people who are with your search and rescue team, auxiliary also; am I right?

Mr. Amos: We don't really have a search and rescue auxiliary team. All we have is the equipment, which is not very much equipment yet. But the Coast Guard has promised to outfit our vessels, the two bigger ones, with the properly lighting and proper stuff to pull people out of the water with, all sorts of equipment. It's a pretty big list and they're still trying to get that to us. So when something does happen, we will be prepared for call-outs.

À ce stade-ci de ma vie, je me réjouis vraiment à la perspective de pouvoir accéder sous peu à ce genre de poste.

Le sénateur Duffy : Nous comptons sur votre contribution et soutien continus dans ce dossier.

Une dernière chose. Vous avez parlé des conteneurs maritimes. Vous en avez à Kitamaat et j'imagine qu'ils contiennent des barrières flottantes et autres matériaux liés aux déversements de pétrole. Croyez-vous qu'il vous serait utile d'en avoir plus? Devrait-on retrouver ces conteneurs dans tous les ports de pêche où vont et viennent de petites embarcations et où le danger de déversement de pétrole est toujours présent?

M. Amos : À mon avis, c'est un incontournable.

Le sénateur Duffy : Pour les choses simples, avez-vous une fréquence radio commune avec la GRC et la Garde côtière?

M. Amos : Nous en avons toujours eu une avec la Garde côtière, mais jamais avec la GRC. Cela change également depuis la mission de secours de l'an dernier. À l'époque, j'étais en communication avec un constable, un ancien militaire. Il a l'expérience des missions de recherche et sauvetage au sol et en mer. Il organisera quelque chose au printemps ou cet été.

Je l'ai présenté à Geoffrey Carrow. Donc, maintenant que nous travaillons tous ensemble, nous pourrons obtenir cette formation et former autant de gens que possible, car nous comptons beaucoup de plaisanciers. Les gens manifestent beaucoup d'intérêt pour cette formation.

Le sénateur Duffy : Merci, monsieur Amos. Votre témoignage nous est très utile.

La sénatrice Poirier : Merci, monsieur Amos, d'avoir accepté notre invitation. J'aurais quelques questions à vous poser.

J'aimerais revenir à ce que disait mon collègue, le sénateur McInnis. Si j'ai bien compris, en répondant à l'une de ses questions, vous avez dit compter quatre employés à temps plein.

M. Amos : C'est exact.

La sénatrice Poirier : J'imagine que vous comptez également sur des bénévoles au sein de votre équipe de recherche et sauvetage, et sur un personnel auxiliaire, est-ce exact?

M. Amos : Nous n'avons pas vraiment d'équipe auxiliaire de recherche et sauvetage. Tout ce que nous avons, c'est de l'équipement, et très peu pour le moment. Toutefois, la Garde côtière a promis d'équiper nos navires, nos deux plus grands navires, avec l'éclairage et l'équipement appropriés pour tirer les gens de l'eau, notamment. La liste est assez longue et la Garde côtière tente toujours de nous fournir cet équipement. Ainsi, lorsqu'un incident surviendra, nous serons prêts à intervenir.

I'm also second-in-command in our volunteer fire department, and we have a pretty big contingent there. We have about 22 people in the volunteers. They were all out scouring the beaches when that happened, when people heard the man screaming in the water. It was pitch-black out.

Senator Poirier: When you say you just have the four employees, you do have people in the community, when you get a call that there's something out there from the Coast Guard, who accompany you or help you? It's not just the four of you that go out, right?

Mr. Amos: It's not just the four of us. I don't know if you know when the *Queen of the North* sank over there by Hartley Bay, they had a lot of community members take their boats out by themselves. That's what happened that night, too. We had a couple of community members take open herring skiffs and start scouring the beaches and different places. People help.

Senator Poirier: These people who helped, the volunteers who come in and help, they're not people who have had any type of training with the Coast Guard, if I understand correctly.

Mr. Amos: That's right.

Senator Poirier: Is there training offered right now through the Coast Guard for volunteers, if they would want to take it, in your community?

Mr. Amos: They've promised that they want to start a Coast Guard auxiliary team right in our community, with the constable that wants to be part of that, to do some land and sea exercises and training for us. So, yes, the training is coming. It's just a matter of time and money.

Senator Poirier: When you go out, with the four employees that you have on team right now, are you using your own private equipment and boats? Or does your organization have that and it's supplied by either the Coast Guard or by an organization that finances it?

Mr. Amos: We've got most of our own equipment, survival suits and stuff like that. But we don't have the immersion suits. That was part of the list that the Coast Guard in Bamfield said they would supply us with, along with the training.

Senator Poirier: What you do have now, was that financed and supplied by the Coast Guard, or was that something you had to purchase yourselves?

Mr. Amos: That's what our department purchased for us.

Senator Poirier: And your finances come from where?

J'agis également comme second au sein de notre service de pompiers volontaires. Nous avons une équipe plutôt importante. Nous comptons environ 22 volontaires. Ils étaient tous en train de fouiller les plages lorsque les gens ont entendu l'homme crier dans l'eau. C'était la noirceur presque totale.

La sénatrice Poirier : Lorsque vous dites que vous ne comptez que quatre employés, vous comptez également sur des gens de la communauté lorsque la Garde côtière vous informe d'un incident, des gens pour vous accompagner et vous aider, n'est-ce pas? Vous n'êtes pas seulement quatre à intervenir.

M. Amos : Nous ne sommes pas seulement quatre. J'ignore si vous le savez, mais lors du naufrage du *Queen of the North*, dans la baie Hartley, plusieurs membres de la communauté ont pris leur bateau pour nous aider. C'est également ce qui s'est produit le soir de l'incident. Quelques membres de la communauté ont pris leur bateau de pêche au hareng et se sont mis à patrouiller le long des plages et dans différents endroits. Les gens apportent leur aide.

La sénatrice Poirier : Si j'ai bien compris, ces gens qui vous ont aidés, ces bénévoles, n'ont reçu aucune formation de la part de la Garde côtière, c'est exact?

M. Amos : C'est exact.

La sénatrice Poirier : La Garde côtière offre-t-elle maintenant une formation aux bénévoles de votre communauté qui le souhaitent?

M. Amos : La Garde côtière a promis de mettre sur pied une équipe auxiliaire au sein de notre communauté, y compris le constable qui voudra y participer, afin de mener des exercices au sol et en mer et de nous offrir de la formation. Donc, oui, une formation sera bientôt offerte. Ce n'est qu'une question de temps et d'argent.

La sénatrice Poirier : Lorsque vous devez intervenir, vous et vos quatre employés, utilisez-vous votre propre équipement et vos propres bateaux? Votre organisation dispose-t-elle de cet équipement et celui-ci est-il fourni par la Garde côtière ou une autre organisation?

M. Amos : Généralement, nous avons notre propre équipement, des survêtements protecteurs, par exemple. Cependant, nous n'avons pas de combinaisons d'immersion. Cela fait partie de la liste de choses que la Garde côtière à Bamfield est censée nous fournir, en plus de la formation.

La sénatrice Poirier : L'équipement dont vous disposez actuellement a-t-il été acheté et fourni par la Garde côtière ou est-ce que vous vous l'êtes procuré vous-même?

M. Amos : C'est notre service qui nous l'a acheté.

La sénatrice Poirier : Et d'où viennent vos fonds?

Mr. Amos: We have a capacity fund here when we go get training. We have money for supplies and gear, because it's mostly cold here, so we need the proper nice Mustang gear, the floater gear. That's bought by our department. We have another department. I'm sorry; I can't remember what it was.

Then, through some of the programs that we do run, some of the money is supplied through that, because we never started out as a search and rescue but we're heading that way. It's just another jacket that we'll be wearing, or whatever that saying is. That stuff will be provided by the Coast Guard.

Senator Poirier: Do you have to, on occasion, do your own fundraising to get equipment?

Mr. Amos: My boss, Mike Jacobs, is the one that really takes care of all that. I'm just the low guy on the totem pole out here, with a little bit of training. It comes through the department.

Senator Poirier: Thank you for all that you do. There are a lot of coastlines along the B.C. coast, as there is along the Atlantic Coast, where I'm from. We really need people like you guys out there. Sometimes when the distance is far, you're the ones that can respond for us. Thank you for all that you do, and continue the good work.

Mr. Amos: Thank you.

Senator Coyle: It's a pleasure to meet you electronically today. I'm also from the East Coast and have some questions to amplify a little bit on what my colleague Senator Poirier was talking about, which is the whole area of training.

I understand your main business — as with your own colleagues, the four of you — is to go out there and fish, get the fish in and make some money for the band, I imagine.

Mr. Amos: It's a tough job.

Senator Coyle: Yes. That, in itself, is already a tough job.

Mr. Amos: But somebody has to do it.

Senator Coyle: It sounds like you're born to it, which is a nice position to be in.

Adding this layer of search and rescue, you also made reference to environmental response as well, I'm curious. It's wonderful that you've had some training. It sounds like you're hungry for more. It sounds like there are others in your community and in other communities like yours who are interested. The training has been provided through the Coast Guard. You did mention the liaison from the Coast Guard. I'm trying to get the whole picture.

M. Amos : Nous avons un fonds de capacité que nous utilisons pour notre formation. Nous avons des fonds pour acheter des fournitures et de l'équipement, car il fait froid ici. Nous devons disposer du bon équipement Mustang, l'équipement de flottaison. C'est notre service qui se charge de nous l'acheter. Nous avons un autre service, mais, je suis désolé, j'en oublie le nom.

Aussi, certains de nos fonds proviennent des programmes que nous utilisons, car, au début, nous ne faisions pas de recherche et sauvetage, mais nous nous dirigeons maintenant dans cette direction. C'est un autre chapeau que nous allons porter, ou peu importe l'expression. Tout cet équipement nous sera fourni par la Garde côtière.

La sénatrice Poirier : Devez-vous, parfois, mener vos propres collectes de fonds?

M. Amos : C'est mon patron, Mike Jacobs, qui s'occupe de tout cela. Je suis tout en bas de l'échelle et j'ai reçu un peu de formation grâce à notre service.

La sénatrice Poirier : Merci pour tout ce que vous faites. La côte de la Colombie-Britannique est longue, tout comme la côte Atlantique d'où je viens. Nous avons vraiment besoin de gens comme vous. Parfois, les distances à parcourir sont longues, et ce sont des gens comme vous qui peuvent nous aider. Merci pour tout ce que vous faites et continuez votre excellent travail.

M. Amos : Merci.

La sénatrice Coyle : Je suis heureuse de pouvoir faire votre connaissance par vidéoconférence. Je suis, moi aussi, originaire de la côte Est et, comme ma collègue, la sénatrice Poirier, j'aurais quelques questions à vous poser au sujet de la formation.

Je sais que votre principale activité — pour vous et vos quatre collègues — est la pêche. J'imagine que vous vendez votre prise pour le bien de la bande.

M. Amos : C'est un travail difficile.

La sénatrice Coyle : Oui. Il s'agit déjà, en soi, d'un travail difficile.

M. Amos : Mais quelqu'un doit s'en charger.

La sénatrice Coyle : Vous semblez être né pour ce travail, ce qui est bon pour vous.

Outre la recherche et sauvetage, vous avez également fait référence à l'intervention environnementale. Je suis curieuse. C'est bien que vous ayez reçu de la formation. D'ailleurs, vous semblez en vouloir davantage. Il semble que d'autres au sein de votre communauté et d'autres communautés comme la vôtre souhaiteraient également obtenir de la formation. La formation est offerte par la Garde côtière. Vous avez parlé de votre lien

Is there any plan that you know of, for instance, for somebody like yourself, who has already had the basic training, to become a mentor or a master trainer, so that the training itself is then resident in the community, the expertise is resident in someone like you or someone else, and then you are then equipped to train your other colleagues?

I have experience not in search and rescue but, when the *Marshall* decision came down in the First Nations fisheries in Nova Scotia, I was running an organization at the time that got very involved in training First Nations fisheries mentors. They then went on and trained their colleagues, and at that point it was to get into the fishery, as new fishers.

In this case we're not talking about fishing; we're talking about search and rescue. But I'm curious whether there's a model that could be used where someone like you, who has a keen interest, has had the basic first-level training and is involved in some other things, would be taken on as master trainers and equipped to train others, so that you're not always relying on somebody else coming in. I'm just curious.

Mr. Amos: I've done a lot of things. First aid has been my biggest thing. I've held a ticket for 15 years-plus now. Our community is small and in the wintertime, that's when it's the worst. We answer 911 calls until the ambulance gets here. I've been presented with opportunities to take a train-the-trainer course so I could do first aid training.

Also, the other one that's just shown up, like I said before, is the environmental response internship. I've been recommended. This is also such a good feeling for somebody like me. I grew up on a small reservation. We have a huge family, but I never went out of my community. Then, to have taken the training, the Coastal Nations SARs training, and then to have helped out with the sinking of the ship, everything is just working out. Then, three recommendations to sign up and then join the Coast Guard has been huge.

That's all just happened in the past few weeks. It's hard for me to believe that it's happening and to be able to bring that back to the community and then maybe possibly getting more people involved? I'm all for it.

Senator Coyle: Congratulations to you. I don't think that your community is dissimilar from other communities along the coastline. Of course, every community has its own unique nature.

avec la Garde côtière. J'essaie d'avoir une idée d'ensemble de la situation.

À votre connaissance, y a-t-il un plan, par exemple, qui permettrait à quelqu'un comme moi qui possède déjà une formation de base de devenir mentor ou instructeur principal de façon à ce que la formation et l'expertise demeurent au sein de la communauté, quelqu'un qui pourrait ensuite former ses collègues?

Je n'ai pas d'expérience en recherche et sauvetage, mais, à l'époque où la décision *Marshall* a été rendue concernant les pêches des Premières Nations en Nouvelle-Écosse, je dirigeais une organisation qui a beaucoup participé à la formation des mentors pour les pêches des Premières Nations. Ces mentors ont ensuite formé leurs collègues et, à l'époque, il s'agissait de nouveaux pêcheurs.

Dans ce cas-ci, il n'est pas question de pêche, mais bien de recherche et sauvetage. Par contre, j'aimerais savoir s'il existe un modèle qui permettrait à quelqu'un comme vous, qui manifeste un intérêt en ce sens, qui possède la formation de base et qui participe à d'autres activités, de devenir un instructeur principal pour ensuite former d'autres personnes afin de ne pas toujours avoir à compter sur quelqu'un de l'extérieur. C'est une question qui m'intrigue.

M. Amos : J'ai fait beaucoup de choses. Je me suis concentré principalement sur les premiers soins. J'ai mon certificat depuis plus de 15 ans maintenant. Je vis dans une petite communauté où l'hiver est la pire saison. Nous répondons aux appels du 9-1-1 jusqu'à l'arrivée de l'ambulance. J'ai eu l'occasion de suivre une formation de formateurs afin de pouvoir offrir la formation en premiers soins.

Aussi, comme je l'ai déjà dit, il y a maintenant un stage en intervention environnementale pour lequel on m'a recommandé. C'est également très plaisant pour quelqu'un comme moi. J'ai grandi sur une petite réserve. Nous avons une grande famille, mais je n'ai jamais quitté ma communauté. De pouvoir suivre la formation en recherche et sauvetage des États côtiers et de pouvoir apporter mon aide lors de naufrages de navires... les choses vont bien. C'est incroyable de recevoir trois recommandations pour me joindre à la Garde côtière.

Tout cela est survenu au cours des dernières semaines seulement. J'ai de la difficulté à croire ce qui m'arrive. Rapporter mes connaissances et peut-être encourager d'autres personnes à suivre la formation? Je suis tout à fait d'accord.

La sénatrice Coyle : Toutes mes félicitations. Je ne crois pas que votre communauté soit très différente des autres communautés le long de la côte. Évidemment, chaque communauté est unique.

Probably many people in your sort of position as an experienced fisherman, very experienced on the water, haven't left their communities either. There would be others like you whom we need to find ways to support, equip, so that you can use what you have to really spread that knowledge and expertise among others in your community. I think you're a wonderful, shining example of what can be done in other places, so congratulations to you.

Mr. Amos: Thank you.

The Chair: Just to echo Senator Coyle's words, I think you've become the ambassador for search and rescue in the North. You may be called upon in many ways.

Senator Nancy Greene Raine has joined us and she has a question for our witness.

Senator Raine: Thank you for being here. I'm sorry I was late to the meeting, but I do appreciate what you're doing, Mr. Amos, and how important it is in your neck of the woods. You live there. When you live in a place and you understand the weather, the water and the hazards, it's all part of what you know and what you bring to that job, so I'm very pleased that you're going to get an opportunity to train with the Canadian Coast Guard. As I understand it, you'll be going away for some training?

Mr. Amos: Yes.

Senator Raine: My question was along that line, because right now the major college for the Canadian Coast Guard is in Atlantic Canada. I think there's a realization among many people that we really should be having a place where you can at least get your preliminary training up to a certain level where you can be accepted into the Coast Guard on the West Coast. Would you be in support of that?

Mr. Amos: For sure.

Senator Raine: Or would you rather go to — no, no, but honestly, maybe you would rather go to Atlantic Canada, because it is a wonderful part of Canada.

Mr. Amos: I've never been that far. I've been as far as Saskatoon when I was 17, but that's it. I'd actually take a trip that way to do some training. It's hard, though. We have two kids. I have a 16-year-old boy and a 9-year-old girl on our local swim team. We're busy, busy, busy.

Il y a probablement beaucoup de gens comme vous qui ont de l'expérience comme pêcheur, beaucoup d'expérience sur l'eau, mais qui n'ont jamais quitté leur communauté. Nous devons trouver les gens comme vous, les soutenir et les équiper, pour qu'ils puissent vraiment transmettre leurs connaissances et expertises aux autres au sein de leur communauté. Vous êtes un exemple merveilleux et marquant de ce qui peut être fait ailleurs. Donc, toutes mes félicitations.

M. Amos : Merci.

Le président : J'aimerais faire écho aux propos de la sénatrice Coyle et dire que vous êtes devenu un ambassadeur de la recherche et sauvetage dans le Nord. On pourrait faire appel à vous dans différentes situations.

La sénatrice Nancy Greene Raine vient de se joindre à nous et aimerait s'entretenir avec notre témoin.

La sénatrice Raine : Merci d'avoir accepté notre invitation. Pardonnez-moi mon retard. J'aime beaucoup ce que vous faites, monsieur Amos, et suis consciente de l'importance de vos efforts là où vous vivez. Comprendre la météo, l'eau et les dangers qui l'entourent, toutes ces connaissances, vous les apportez avec vous dans votre travail. Je suis donc très heureuse d'apprendre que vous aurez l'occasion de suivre une formation avec la Garde côtière canadienne. Si j'ai bien compris, vous devrez vous rendre ailleurs pour suivre une partie de la formation, n'est-ce pas?

M. Amos : C'est exact.

La sénatrice Raine : C'est un peu ce dont je voulais parler, car, pour le moment, la principale école de la Garde côtière canadienne se trouve dans le Canada atlantique. Je crois qu'ils sont nombreux à se rendre compte que nous devrions avoir un endroit où offrir au moins la formation préliminaire jusqu'à un certain niveau pour que les gens puissent être acceptés au sein de la Garde côtière sur la côte Ouest. Seriez-vous d'accord avec cela?

M. Amos : Bien entendu.

La sénatrice Raine : Ou, préférez-vous vous rendre... Non, mais, honnêtement, peut-être que vous préférez vous rendre dans le Canada atlantique, car il s'agit d'une région merveilleuse du pays.

M. Amos : Je n'ai jamais voyagé aussi loin. Le plus loin que je suis allé, c'est à Saskatoon, alors que j'avais 17 ans. J'accepterais de me rendre dans cette région pour suivre une formation, mais c'est difficile. Nous avons deux enfants, un garçon de 16 ans et une fille de 9 ans, et ils font, tous les deux, partie de l'équipe de natation locale. Nous sommes très, très occupés.

Senator Raine: I can see that the logical thing to do in terms of arranging advanced education toward the Coast Guard would be to break it into sections so that you don't have to miss the fishing season.

Mr. Amos: Yes, that sounds right. When I was sent the link to fill out the application for the environmental response internship, one of the first things it says in there — and that's one of the things that kind of scares somebody like me or people in our community when a lot of us have been boaters ever since we were kids — is to describe your university degree.

Senator Raine: So your university was the ocean?

Mr. Amos: The university was the ocean, yes. But I was reassured by the gentleman that I've been talking to that that has nothing to do with it. Experience is everything and I understand that and I'm very happy about that, because it's a huge opportunity.

Senator Raine: I think what's happening in this whole program is very, very positive, so thank you very much for being part of it. You'll have a responsibility as you go forward to pass it on; you know that.

Mr. Amos: Yes.

Senator Raine: Thanks again and good luck. I wish you well and I hope you never have to use your training.

Mr. Amos: Me, too. It's been my worst fear to find somebody out in the ocean in that situation, but the training does help.

Senator Raine: I know from talking to a lot of first responders that they all have the same fear of the actual incident, but when it happens and your training kicks in and you're able to help somebody, it's a feeling like nothing else. So you are, in a way, in a privileged situation because you would get that training.

Mr. Amos: Yes. That happens all the time with level 3 first aid. I've done and seen quite a few bad accidents and heart attacks and I've done CPR on many people. It's the training that really — the average person wouldn't be able to get through that, I believe. It's a tough thing.

Senator Raine: But it's nice to know that you can save a life.

Mr. Amos: It is.

The Chair: Thank you, Mr. Amos, for your testimony and certainly some enlightening commentary in terms of what's happening up North. I certainty congratulate you and echo the comments of the senators here for the role you have taken on in

La sénatrice Raine : Je crois que la façon logique de procéder pour offrir la formation préliminaire de la Garde côtière serait de diviser cette formation en sections pour ne pas que vous ayez à manquer la saison de pêche.

M. Amos : Cela me paraît juste. Sur le formulaire de demande que l'on m'a envoyé pour le stage en intervention environnementale, une des premières choses que l'on demande — et l'une des choses qui font peur aux gens comme moi ou de notre communauté qui sont des plaisanciers depuis leur enfance —, c'est de décrire notre formation universitaire.

La sénatrice Raine : Donc, votre université, c'est l'océan?

M. Amos : C'est exact. Toutefois, l'homme avec qui je m'entretenais m'a rassuré et m'a dit que cela n'avait rien à voir. L'expérience, c'est ce qui compte. Je le comprends et j'en suis très heureux, car il s'agit d'une opportunité incroyable.

La sénatrice Raine : Je crois que ce programme est très, très positif. Merci beaucoup d'y participer. Vous savez, vous allez devoir transmettre vos connaissances.

M. Amos : Oui.

La sénatrice Raine : Encore une fois, merci et bonne chance. Je vous souhaite du succès et j'espère que vous n'aurez jamais à utiliser ce que vous avez appris.

M. Amos : Moi aussi. C'est ce que je crains le plus, de trouver quelqu'un dans cette situation dans l'océan, mais la formation aide en ce sens.

La sénatrice Raine : J'ai parlé avec beaucoup de premiers répondants et je sais qu'ils partagent tous cette crainte de devoir intervenir dans le cadre d'un incident, mais lorsqu'une telle situation se produit, qu'on se rappelle de sa formation et qu'on peut aider quelqu'un, il n'y a pas meilleur sentiment. Donc, d'une certaine façon, vous êtes privilégié, car vous avez suivi cette formation.

M. Amos : Oui. Cela se produit constamment dans les premiers soins de troisième niveau. J'ai été témoin de plusieurs accidents graves et crises cardiaques et j'ai pratiqué la RCR sur plusieurs personnes. C'est vraiment la formation — je ne crois pas que le citoyen moyen pourrait faire cela. C'est difficile.

La sénatrice Raine : Mais c'est bien de savoir que l'on peut sauver une vie.

M. Amos : Oui.

Le président : Merci, monsieur Amos, de votre témoignage et pour vos commentaires instructifs sur la situation dans le Nord. Je tiens à vous féliciter et à faire écho aux propos des sénateurs concernant le rôle que vous jouez au sein de votre

your community, certainly as the first person there and the only person there at the present time to have the training that you have. I congratulate you on a degree in common sense. It goes a long way. It will take you a long way. Your community is definitely in a much better state that you're there now with that training.

We ask you, as a committee that has been studying search and rescue in Canada now for quite some time, that you certainly encourage others in your community to get involved and to participate in that training, to share the load — not necessarily to share the load for you, as much as just creating more opportunity for people to be involved.

On behalf of our committee, I want to thank you again for taking the time to join us this evening and congratulate you on your efforts in your community on behalf of the people that you represent.

Mr. Amos: Thank you.

The Chair: All the best.

(The committee adjourned.)

communauté en tant que seule et première personne jusqu'à maintenant à avoir suivi cette formation. Je vous félicite pour votre diplôme en bon sens. C'est utile et cela vous aidera dans votre cheminement. Votre communauté est certainement dans une meilleure position maintenant que vous avez suivi cette formation.

En tant que membres du comité qui a étudié la recherche et sauvetage au Canada depuis un certain temps, nous vous demandons d'encourager d'autres personnes au sein de votre communauté à suivre cette formation, à partager le travail — pas nécessairement partager votre travail, mais plutôt à créer des occasions pour permettre aux gens de participer.

Au nom du comité, je tiens à vous remercier encore une fois d'avoir pris le temps de vous joindre à nous aujourd'hui. Je vous félicite pour les efforts que vous déployez au sein de votre communauté au nom des gens que vous représentez.

M. Amos : Merci.

Le président : Nous vous souhaitons beaucoup de succès.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 29, 2018

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:31 a.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Marc Gold (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Our chair, Senator Manning, will join us in a few short minutes, and I will yield the chair to him at that point.

Good morning. My name is Marc Gold. I'm a senator from Quebec, and I'm very pleased to chair this meeting, at least *au début.*

Before I give the floor to the witnesses, I would like to invite the members of the committee to introduce themselves.

Senator Coyle: Hello. I'm Mary Coyle from Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Ringuette: Pierrette Ringuette from New Brunswick.

[*English*]

Senator Raine: Nancy Greene Raine from B.C.

Senator Poirier: Rose-May Poirier from New Brunswick.

Senator Deacon: Marty Deacon, a replacement today, from Ontario.

The Deputy Chair: Thank you, senators.

Today, we are continuing our study on Maritime Search and Rescue activities, including the current challenges and opportunities. On our first panel, we will be hearing from a senior official from Transport Canada regarding a series of announcements that were made on February 8 in relation to subject matter that was discussed before this committee by representatives of the Transportation Safety Board, when they appeared before us. So we're very pleased to welcome back Donald Roussel, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada.

On behalf of all members of the committee, Mr. Roussel, I thank you for being here today.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 29 mars 2018

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se rencontre aujourd'hui, à 8 h 31, afin d'étudier les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le sénateur Marc Gold (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Notre président, le sénateur Manning, sera avec nous dans quelques minutes, et je lui céderai le fauteuil lorsqu'il arrivera.

Bonjour. Je m'appelle Marc Gold. Je suis un sénateur du Québec, et je suis très heureux de présider cette séance, du moins, au début.

Avant de laisser la parole à nos témoins, j'inviterais les membres du comité à se présenter.

La sénatrice Coyle : Bonjour. Je suis Mary Coyle, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

La sénatrice Ringuette : Pierrette Ringuette, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Raine : Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Poirier : Rose-May Poirier, du Nouveau-Brunswick.

La sénatrice Deacon : Je m'appelle Marty Deacon, de l'Ontario. Je suis ici en remplacement pour la journée.

Le vice-président : Mesdames et messieurs, merci.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Le premier expert que nous allons entendre est un haut fonctionnaire de Transports Canada. Il s'agit de Donald Roussel, qui est conseiller principal à la sous-ministre adjointe, Sécurité et santé. Ce n'est pas son premier passage au comité et nous sommes très heureux de l'accueillir à nouveau. M. Roussel va nous parler d'une série d'annonces qui ont été faites le 8 février dernier concernant ce qui avait été discuté par des représentants du Bureau de la sécurité des transports lors de leur passage devant le comité.

Au nom de tous les membres du comité, monsieur Roussel, je vous remercie de votre présence parmi nous aujourd'hui.

I understand you have some opening remarks, following which, members of the committee, I'm sure, will have questions for you.

[*Translation*]

Donald Roussel, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you, Mr. Chair. Thank you for this opportunity to address the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. Transport Canada plays a key role in ensuring the safety and security of all modes of transportation. The department's overall goal is to have a transportation system in Canada that is safe, secure, efficient and environmentally responsible in all modes.

In the marine sector specifically, the department's mandate is to develop, administer and enforce national and international laws and policies governing marine safety, security and pollution prevention. Transport Canada is responsible for legislation and regulations that govern marine transportation and also fulfils an oversight function by issuing licenses, certificates and permits, as well as conducting inspections and audits. In cases of violation, Transport Canada is the responsible enforcement authority.

While Transport Canada plays no direct role in search and rescue incidents, it has a supporting role through its responsibility for regulating safe, secure and efficient marine and air transportation. The department regulates safety equipment, including emergency distress beacons for ships and aircraft to help reduce the severity of search and rescue incidents. It also implements programs and activities to promote safety and prevent accidents in those sectors. Transport Canada is also responsible for the national aerial surveillance program, whose aircraft are often tasked by joint rescue centres to assist with search and rescue incidents.

Transport Canada is part of the interdepartmental committee on search and rescue, ICSAR, along with National Defence, Public Safety Canada, the Canadian Coast Guard and other government departments. In addition, the department and the Canadian Coast Guard attend the International Maritime Organization subcommittee on navigation, communications and search and rescue, where search and rescue is discussed.

Internationally, Transport Canada is the Canadian representative at fora related to the International Maritime Organization. Adopted regulations from the organization's subcommittee are reflected in Canadian legislation and regulations that govern marine transportation.

Je crois comprendre que vous avez une déclaration liminaire à faire à notre intention. Votre présentation sera suivie d'une période de questions à l'intention des membres du comité.

[*Français*]

Donald Roussel, conseiller principal à la sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Merci, monsieur le président. Je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de m'adresser au Comité sénatorial permanent des pêches et océans. Transports Canada joue un rôle essentiel pour assurer la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport. Le but ultime du ministère est d'avoir un réseau de transport canadien qui soit sûr, sécuritaire, efficient et responsable sur le plan de l'environnement dans tous les modes.

Plus particulièrement dans le secteur maritime, le mandat du ministère est d'élaborer, administrer et mettre en application les lois et politiques nationales et internationales qui régissent la sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution en milieu marin. Transports Canada est responsable d'établir les lois et règlements qui gouvernent le transport maritime, et d'exercer une fonction de surveillance en délivrant des licences, des certificats, des permis, et en procédant à des inspections et des vérifications. En cas de violation, Transports Canada est l'autorité chargée de l'application de la loi.

Bien que Transports Canada ne joue pas un rôle direct dans les interventions de recherche et sauvetage, il a un rôle de soutien de par sa responsabilité en matière de réglementation de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité du transport maritime et aérien. Le ministère réglemente la sécurité des équipements, notamment des balises de détresse pour les bâtiments et aéronefs qui aident à réduire la gravité des incidents nécessitant une intervention de recherche et de sauvetage. Il met également en œuvre des programmes et activités pour promouvoir la sécurité et prévenir les accidents dans ces secteurs. Transports Canada est aussi responsable du Programme national de surveillance aérienne, dont les aéronefs sont souvent affectés par les centres interarmées des opérations aux interventions de recherche et sauvetage.

Transports Canada fait partie du Comité interministériel de recherche et sauvetage (CIRES) avec la Défense nationale, la Sécurité publique, la Garde côtière canadienne et d'autres ministères gouvernementaux. De plus, le ministère et la Garde côtière canadienne participent au Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage de l'Organisation maritime internationale, où on discute de recherche et sauvetage.

Sur la scène internationale, Transports Canada agit à titre de représentant du Canada dans le cadre de forums reliés à l'Organisation maritime internationale. Les règlements adoptés par le sous-comité de l'organisation se reflètent dans nos lois et règlements qui régissent le transport maritime.

Our legislative framework includes the Canada Shipping Act, 2001, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Pilotage Act, and the Marine Transportation Security Act. There is also a strong regulatory regime under the authority of these acts which supports marine transportation while placing rigorous but achievable requirements on industry.

Transport Canada considers all relevant Transportation Safety Board recommendations when undertaking regulatory development. The department also consults with industry and other stakeholders as part of the federal regulatory process. Once a policy issue has been identified and a regulation is determined necessary, a formal and extensive regulatory process must be followed. This process includes, but is not limited to, extensive consultations, regulatory impact analysis statements, legal drafting, pre-publication and publication in the *Canada Gazette*, Parts I and II, and review by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Transport Canada is the second largest federal regulator. The department has responsibilities under 47 statutes, 18 of which are significant regulatory statutes administered primarily or exclusively by the department. Some 236 regulations have been enacted under these 18 statutes. In a typical year, Transport Canada publishes up to 30 regulations in the *Canada Gazette*, Part II. Approximately 90 per cent of the department's regulations relate to the safety and security of transportation by air, road, ships, rail, and the transportation of dangerous goods.

One area of continued focus for Transport Canada is fatalities in high-risk areas, such as the fishing industry. Statistics show a current downward trend in this area. The Transportation Safety Board's figures indicate that fatalities per 1000 active fishing vessels declined from 0.24 in 1999 to 0.18 in 2009. Similarly, in 1999, there were 24 fatalities per 100,000 fishermen, compared to 18 in 2009. From 1999 to 2012, an average of 13 fishing vessel fatalities were reported in Canada.

We would like to bring the numbers down further. On July 13, 2017, the regulations amending the small fishing vessel inspection regulations came into force. Phase I updates existing safety equipment and vessel stability requirements, and introduces new requirements for safe operating procedures. We consulted at length with the commercial fishing industry about these changes.

Notre cadre législatif comprend principalement la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, et la Loi sur la sûreté du transport maritime. Également, un solide régime réglementaire établi en vertu de ces lois soutient le transport maritime tout en imposant des exigences rigoureuses, mais atteignables, à l'industrie.

Transports Canada tient compte de toutes les recommandations pertinentes du Bureau de la sécurité des transports lorsqu'il entreprend l'élaboration d'un règlement. Le ministère consulte également l'industrie et les autres intervenants dans le cadre du processus de réglementation fédéral. Lorsqu'un enjeu politique est soulevé, et que l'adoption d'un règlement s'avère nécessaire, il faut suivre le processus complexe et officiel d'établissement de la réglementation. Ce processus comprend entre autres des consultations approfondies, une analyse de l'impact de la réglementation, la rédaction juridique, la publication dans les parties I et II de la *Gazette du Canada* et, bien sûr, la révision du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Transports Canada est le deuxième organisme de réglementation en importance du gouvernement fédéral. Son ministère a des responsabilités en vertu de 47 lois, dont 18 sont des lois importantes administrées principalement et exclusivement par le ministère. Quelque 236 règlements ont été pris en vertu de ces 18 lois. Bon an, mal an, Transports Canada publie jusqu'à 30 règlements dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Environ 90 p. 100 des règlements pris par le ministère portent sur la sécurité et la sûreté du transport aérien, routier, maritime, ferroviaire et des marchandises dangereuses.

Les secteurs à haut risque de mortalité, comme l'industrie des pêches, sont continuellement au centre des préoccupations de Transports Canada. Les statistiques indiquent une tendance actuelle à la baisse dans ce secteur. Les chiffres du Bureau de la sécurité des transports indiquent que le taux de décès est passé de 0,24 en 1999 à 0,18 en 2009 pour 1 000 bateaux de pêche. De même, en 1999, il y a eu 24 décès pour 100 000 pêcheurs, comparativement à 18 en 2009. De 1999 à 2012, une moyenne de 13 décès relatifs aux bateaux de pêche a été signalée au Canada.

Nous aimerions poursuivre cet effort pour faire baisser ce nombre encore plus. Le 17 juillet 2017, le Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche est entré en vigueur, et nous estimons que la publication de la première phase de ce règlement permettra une réduction additionnelle potentielle de cinq pertes de vie. Elle met à jour les exigences sur les équipements de sécurité et sur la stabilité des bâtiments, et met œuvre de nouvelles exigences de sécurité pour les procédures d'exploitation. Nous avons largement consulté l'industrie de la pêche commerciale à cet égard.

Currently, work continues on Phase 2, which deals with the construction requirements for small fishing vessels. Awareness of safety is key to behavioural change, and Transport Canada actively seeks to educate those in the fishing industry about safe practices.

Through the commercial fishing safety component of the department's boating safety contribution program, which was established as a pilot program in 2015, Transport Canada supports projects delivered by organizations that help educate and raise safety awareness within the fishing industry across the country. The program has a budget of $900,000 over three years, and aims to ensure knowledge of best practices and tools for safety are made available to fish harvesters.

In closing, Transport Canada focuses on preventing accidents wherever possible, protecting people on board vessels in the event of an incident and making it possible to detect vessels in distress. We take our mandate very seriously and will continue to update our regulatory regime in the best interests of Canadians.

Thank you, Mr. Chair.

[*English*]

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

The Chair: Thank you, Mr. Roussel. I want to thank Senator Gold for beginning the meeting for us. With that, I want to give him the first opportunity to ask a question.

[*Translation*]

Senator Gold: Good morning again, Mr. Roussel, and thank you for joining us. Let me start with a broader question. The committee is seeing some frustration in terms of the time currently required to pass the regulations needed to better protect everyone involved, especially the fishermen. Can you describe, not the process, but the challenges you face in implementing the recommendations that are intended to improve the situation for the fishermen?

Mr. Roussel: Thank you, Senator Gold. The challenges are of several kinds. First, despite what one might believe, fishing is a very regional activity that is very diversified within each of these regions. By the very nature of the structures and types of fisheries, we are dealing with challenges at local levels. There is an in-shore fishery, often done very close to shore, then you have a midshore fishery, up to twenty miles or so off-shore, and you have the deep-sea fishery, which extends to the end of our exclusive economic area, our 200-mile limit. So, we are now 300

Le travail se poursuit pour la deuxième phase qui portera sur les exigences de construction des navires de pêche. La sensibilisation à la sécurité est essentielle pour changer les comportements, et Transports Canada cherche sans cesse à éduquer les gens de l'industrie des pêches sur les pratiques sécuritaires.

Dans le cadre du volet lié à la sécurité de la pêche commerciale du Programme de contributions pour la sécurité nautique, un projet pilote a été établi en 2015. Transports Canada a offert un soutien aux projets des organisations qui aident à éduquer et à accroître le niveau de sensibilisation à la sécurité au sein de l'industrie des pêches partout au pays. Le programme, doté d'un budget de 900 000 $ sur trois ans pour ce volet, vise à faire connaître les meilleures pratiques et les outils en matière de sécurité qui sont mis à la disposition des pêcheurs.

Enfin, Transports Canada vise à prévenir les accidents dans la mesure du possible, à protéger les populations à bord des bâtiments en cas d'incendie, et à rendre possible la détection des bateaux en cas de détresse. Nous prenons notre mission très au sérieux et nous continuons à mettre notre régime de réglementation à jour dans l'intérêt supérieur des Canadiens.

Merci, monsieur le président.

[*Traduction*]

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

Le président : Merci, monsieur Roussel. Je remercie le sénateur Gold de m'avoir remplacé pour le début de la séance. Cela dit, je veux lui donner la chance d'être le premier à poser des questions.

[*Français*]

Le sénateur Gold : Bonjour encore une fois, monsieur Roussel, et merci de votre présence parmi nous. Je commencerai avec une question plus large. Le comité constate certaines frustrations par rapport aux délais actuels requis pour l'adoption des règlements nécessaires afin de mieux protéger toutes les parties prenantes, particulièrement les pêcheurs. Pouvez-vous décrire, non pas le processus, mais les défis auxquels vous faites face pour mettre en œuvre les recommandations visant à améliorer la situation des pêcheurs?

M. Roussel : Merci, sénateur Gold. Les défis sont de plusieurs ordres. Premièrement, la pêche, malgré tout ce qu'on croit, est une activité très régionale et très diversifiée à l'intérieur de chacune de ces régions. De par la nature même de la structure de la pêche et des types de pêche, on fait affaire à un niveau de défi local. On a une pêche côtière, qui se fait souvent très proche du littoral, ensuite on a une pêche semi-hauturière, jusqu'à une vingtaine de miles au large, et on a la grande pêche, qui nous amène jusqu'à la limite de notre zone économique exclusive,

kilometres or so out to sea and we have different kinds of vessels.

When developing regulations, the consultations are extremely complex, despite all the efforts of the various fishing associations, be they industrial or First Nations, which have particular needs to put forward. The consultation is extremely complex, both nationally and locally. When we come in with proposals for regulations, the ongoing exchange becomes extremely complex for the leaders of the fishing organizations, who have to convince their members to adopt what was discussed in Ottawa, despite all our best efforts to have regional consultations. Just when we think we have reached an agreement, we often find that we do not have it, or that we no longer have it.

We are as frustrated as everyone else: spending 14 years to get regulations passed, is "beyond the call of duty," as they say. Absolutely, we want to improve that performance. That is why the second phase will be published this year. That is why we have unblocked that kind of backlog with the first publication. We are starting the second phase, which deals with the construction aspects, and it will probably be published this year.

Senator Gold: In search and rescue, one of the most important aspects is clearly the coordination between everyone involved, the Coast Guard, the volunteers, and so on. In terms of the process of implementing regulations, is there any coordination between the associations? Perhaps it is too much to ask nationally, but, even regionally, there must be a number of associations, representing the fishermen or the industry, with interests that may diverge a little. Is there any coordination when it is their turn to give you their opinion on the recommendations you are putting forward?

Mr. Roussel: At Transport Canada, our main forum is the Canadian Marine Advisory Committee, here in Ottawa. We also have marine advisory councils in each of the regions of the country. These advisory councils have different committees. Naturally, the fishery committee is one of the standing committees for discussions with all the partners, Fisheries and Oceans Canada, the Transportation Safety Board, the Canadian Coast Guard, and all the other stakeholders. When we need to prepare proposals for regulations, to discuss those proposals, and also to decide how they will be implemented, we also add all aspects of awareness and education in the areas. That is why you are going to hear a presentation from Fish Safe BC in a moment; it is one of the organizations we have funded.

As for the fishery and its various regional stakeholders, we have some governance problems, but we want to make sure that we have an effective round table and the appropriate

dans notre zone de 200 milles. Donc, on est rendu à 300 et quelques kilomètres au large et on a différents types de navires.

Lorsqu'il est question d'élaborer des règlements, la consultation est extrêmement complexe, malgré tous les efforts des diverses associations de pêcheurs, qu'il s'agisse des groupes industriels ou des Premières Nations, qui ont aussi des besoins particuliers à faire entendre. La consultation est extrêmement complexe à l'échelon national et local. Lorsqu'on arrive et qu'on fait des propositions réglementaires, cet échange en continu devient extrêmement complexe pour les leaders des organismes du milieu de la pêche quand il s'agit pour eux de convaincre leurs membres d'adopter ce qui a été discuté à Ottawa, malgré tout nos bons efforts pour tenir des consultations régionales. Quand on pense qu'on a conclu une entente, souvent on ne l'a pas ou on ne l'a plus.

Nous sommes aussi frustrés que tout le monde : mettre 14 ans pour faire adopter un règlement, c'est, comme on dit, «*beyond the call of duty*». On veut absolument améliorer cette performance. C'est pour cela que la deuxième phase sera publiée cette année. C'est pour cela que nous avons débloqué cette espèce d'arriéré avec la première publication. Nous entamons la deuxième phase, qui porte sur les éléments de construction, et qui sera sans doute publiée cette année.

Le sénateur Gold : Dans le domaine de la recherche et du sauvetage, on remarque qu'un des aspects les plus importants est la coordination entre tous les intervenants, soit la Garde côtière, les bénévoles, et cetera. Pour ce qui est du processus de mise en œuvre de la réglementation, est-ce qu'il y a une coordination « entre les associations »? C'est peut-être trop demander à l'échelle nationale, mais même au niveau régional, il doit y avoir plusieurs associations, que ce soit des pêcheurs ou l'industrie, avec des intérêts peut-être un peu divergents. Est-ce qu'il y a une coordination lorsqu'il s'agit pour eux de vous donner leur avis sur les recommandations prévues?

M. Roussel : Notre principal forum, à Transports Canada, est le Comité consultatif maritime canadien, ici à Ottawa. Nous avons aussi les conseils consultatifs maritimes dans chacune des régions du pays. Ces conseils consultatifs ont différents comités. Naturellement, le Comité des pêches est l'un des comités permanents de discussion avec l'ensemble des partenaires, soit Pêches et Océans Canada, le Bureau de la sécurité des transports, la Garde côtière canadienne et tous les autres intervenants, lorsqu'il est nécessaire de préparer des propositions réglementaires, de discuter de ces propositions, mais aussi de prévoir la mise en œuvre, dans laquelle on ajoute tout ce qui touche à la sensibilisation et à l'éducation dans le milieu. C'est pour cela que vous allez entendre la présentation de Fish Safe BC dans un instant, un des organismes que nous avons financés.

Pour ce qui est de la pêche et des différents intervenants dans les régions, on veut s'assurer d'avoir une table de concertation efficace — nous avons certains problèmes de gouvernance —

representation, when we are holding discussions with groups. That brings us to the experience of the Standing Committee on Quebec Fishing Vessel Safety, of which I gave you the background. The Transportation Safety Board and various other stakeholders, including those from the marine sector, participate on that committee, which they see as the best governance structure to ensure dialogue with all those involved. Fishing, as I have explained, is regional, but it is also very horizontal in terms of the responsibilities. For example, all the workers compensation boards, as they are called, the ones that deal with worker safety, are very important. In Quebec, it is the Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, or CNESST. In British Columbia, we have Fish Safe BC. For us, these are the groups that must be at the table for the discussions.

We have three major avenues that we work on quantitively. These are reducing loss of life, which is everyone's concern; reducing workplace accidents, which, for every $100 of work, cost almost $10 in Quebec and $6, $7, or $8 in British Columbia and the Maritimes, depending on the type of fishery; and material losses, the things insurers worry about. Then we have the qualitative aspects, everything to do with improving the culture of safety in the fishing industry.

Those four major pillars must be included in all the discussions, in everything the various stakeholders bring in terms of regulations, whether it is about the way in which the fishery is deployed along the coast, or about dialogue. To answer your question, we do not yet have a pan-Canadian formula for appropriate governance in this area. We feel that the Standing Committee on Fishing Safety is a good model, but — and this is the mandate I have been given for the next two years — we really have to make sure that we do a tracking study to find out what exists in the other regions and how we can help those groups to better structure themselves.

[*English*]

Senator Gold: I will go on second round, if there's time.

The Chair: Thank you very much.

[*Translation*]

Senator Ringuette: Mr. Roussel, thank you for your contribution this morning. One thing bothers me. In terms of Transport Canada's Transportation Safety Board, are all marine incidents, including search and rescue incidents, reported? What are the board's criteria to launch an investigation as part of a search and rescue activity?

lorsqu'on discute avec des groupes et d'avoir la représentation appropriée. Cela nous amène à l'expérience du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec, dont je vous ai fourni l'historique. Le Bureau de la sécurité des transports et divers autres intervenants, y compris du secteur maritime, participent à ce comité qu'ils considèrent comme la meilleure gouvernance pour assurer un dialogue avec l'ensemble des intervenants. La pêche, comme je l'ai expliqué, c'est régional, mais c'est aussi très horizontal au niveau des responsabilités. Par exemple, tout ce qu'on appelle les «*Work Compensation Boards*» — au Québec, c'est la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) —, qui s'occupent de la sécurité des travailleurs, est extrêmement important. En Colombie-Britannique, on a Fish Safe BC. Pour nous, ce sont des groupes qui doivent être à la table de discussion.

Nous avons trois grands axes importants à travailler au niveau quantitatif : la réduction des pertes de vie, qui est une préoccupation commune; la réduction des accidents de travail, dont le coût pour 100 $ de travail est de l'ordre de presque 10 $ au Québec, 6, 7, ou 8 $ en Colombie-Britannique ou dans les Maritimes, dépendamment du type de pêche; et les pertes matérielles, donc la préoccupation des assureurs. Ensuite, on a les éléments qualitatifs, tout ce qui est l'amélioration de la culture de sécurité dans l'industrie des pêches.

Ces quatre grands piliers doivent être présents dans l'ensemble des discussions, dans tout ce qu'on apporte avec les différents intervenants réglementaires, qu'il s'agisse de la façon dont la pêche se déploie au niveau côtier ou du dialogue. On n'a pas encore la formule pancanadienne, pour répondre à votre question, d'une gouvernance appropriée dans ce domaine-là. On pense que le Comité permanent de la sécurité des pêches est un bon modèle, mais il faut vraiment — c'est le mandat qu'on m'a confié pour les deux prochaines années — s'assurer qu'on a cet élément d'étude d'écarts pour savoir ce qui existe dans les autres régions et comment on peut aider ces groupes à mieux se structurer.

[*Traduction*]

Le sénateur Gold : Si nous avons le temps, nous allons passer à la deuxième série de questions.

Le président : Merci beaucoup.

[*Français*]

La sénatrice Ringuette : Merci, monsieur Roussel, de votre contribution ce matin. Une question me tracasse : en ce qui concerne le Bureau de la sécurité des transports de Transports Canada, est-ce que tous les incidents maritimes, y compris les incidents de sauvetage, sont rapportés? Quels sont les critères de ce bureau pour déclencher une enquête dans le cadre d'une activité de sauvetage?

Mr. Roussel: Your question deals more with the Transportation Safety Board. Ms. Fox, Mr. Laporte and Mr. Poisson appeared before your committee. There are a series of criteria; I believe there are five levels of severity of incidents before they decide to deploy teams to conduct formal investigations, in any area of transportation, depending on whether there is a loss of life or an accident that involves only material losses. They have a whole series of criteria to meet. In all cases of loss of life, you can rest assured that a formal investigation is conducted. In cases where there have been accidents and serious injuries, formal investigations are initiated. In the department, because we have our alert network system connected with search and rescue, we receive information for all modes of transportation, 24 hours a day, seven days a week, 365 days a year.

Sometimes, we ask the TSB whether it will investigate. Its first reaction may be no, but after discussion, it's yes. When a formal investigation is in place, we have a memorandum of understanding to place an observer. The Minister of Transport has the power to assign an observer. We make sure to follow through with the investigation to determine the cause of the accident. The department checks for compliance with the regulations. These two processes go on in parallel. The work is complementary to ensure that we keep all the evidence and the Transportation Safety Board's independence on the one hand, and to ensure compliance with the legislation, on the other hand.

Senator Ringuette: I asked that question because, in your presentation, you said that your regulations were developed largely based on the results and the reports prepared by the Transportation Safety Board. So, there are criteria, such as death, for launching an investigation. This committee's concern is that, in a region, there may also be a series of small incidents that do not result in death or serious injury, but that should still indicate that there is a lack of protection or regulatory safety aspects in those areas. Do you understand my question? It is good to launch an investigation in the event of an accident, but an investigation must sometimes take place and recommendations must be made when a series of small accidents reveal other factors to be taken into account when regulations are developed.

Mr. Roussel: Your question is extremely relevant. You have heard the officials from the Transportation Safety Board, who have shown you that they are trying to establish correlations between the elements of a series of incidents. We have the same concern. Take, for example, the discussion on the stability of fishing vessels. Based on a series of incidents in British Columbia, in Quebec or in the Atlantic, we realize that stability is still a major problem, and we have to deal with it. We have addressed part of it in the first part of the Fishing Regulations,

M. Roussel : Votre question porte plutôt sur le Bureau de la sécurité des transports. Mme Fox et MM. Laporte et Poisson ont comparu devant votre comité. Il y a une série de critères, cinq niveaux, je crois, de gravité des incidents avant qu'ils décident de déployer des équipes pour mener des enquêtes formelles, dans n'importe quel domaine des transports, selon qu'on a affaire à une perte de vie ou à un accident qui implique exclusivement des pertes matérielles. Ils ont toute une série de critères à respecter. Dans l'ensemble des cas reliés aux pertes de vie, vous pouvez être assurés qu'une enquête formelle est menée. Dans les cas où il y a eu des accidents et des blessés graves, des enquêtes formelles sont lancées. Au ministère, parce que nous avons notre système de réseau d'alerte connecté avec la recherche et le sauvetage, nous recevons l'information pour tous les modes de transport, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année.

Parfois, on demande au BST s'il va enquêter. Il arrive que sa première réaction soit que non, puis après discussion, c'est oui. Lorsqu'une enquête formelle est en place, nous avons un protocole d'entente avec lequel nous plaçons un observateur. Le ministre des Transports a le pouvoir d'assigner un observateur. On s'assure de suivre cette enquête pour déterminer la cause de l'accident. Du côté du ministère, c'est une vérification concernant la conformité avec la réglementation. Ce sont donc deux processus qui suivent leur cours en parallèle. On travaille de façon complémentaire pour s'assurer de veiller à conserver l'ensemble de la preuve et l'indépendance du Bureau de la sécurité des transports d'un côté et, de l'autre, pour veiller à l'application de la loi.

La sénatrice Ringuette : Si je vous posais cette question, c'est parce que, dans votre présentation, vous avez dit que l'élaboration de vos règlements était en grande partie basée sur les résultats et les rapports préparés par le Bureau de la sécurité des transports. Donc, il y a des critères de déclenchement d'enquête, tels qu'un décès. Ce qui préoccupe notre comité, c'est qu'il peut y avoir aussi dans une région une série de petits incidents qui n'ont pas entraîné la mort ou de blessures graves, mais qui devraient tout de même indiquer qu'il y a un déficit de protection ou d'éléments sécuritaires réglementaires dans ces régions. Comprenez-vous ma question? C'est bien de déclencher une enquête lorsqu'il y a un accident, mais parfois une enquête doit avoir lieu et des recommandations doivent être faites lorsqu'une série de petits accidents révèlent d'autres facteurs à prendre en compte dans l'élaboration de règlements.

M. Roussel : Votre question est extrêmement pertinente. Vous avez entendu les représentants du Bureau de la sécurité des transports qui vous ont démontré qu'ils essayent d'établir des corrélations entre les éléments d'un ensemble d'incidents. Nous avons la même préoccupation. Prenez, par exemple, la discussion relative à la stabilité des navires de pêche. Si on a une série d'événements en Colombie-Britannique, au Québec ou dans l'Atlantique, on s'aperçoit que la stabilité est encore un problème majeur, et on doit le traiter. Nous en avons fait une part dans la

and the second part deals with construction. When the Transportation Safety Board makes a recommendation, sometimes, as they say, the strokes are very broad. When the regulations are developed, they have to be acceptable, in terms of technical feasibility, but also in terms of the relative cost for an industry.

So we have tax rules when we develop the regulations. Our Regulatory Impact Analysis Statement takes 25 pages to explain each item. For example, the stability aspect in the TSB proposal, imposed costs to the tune of $15,000 per vessel. It's a challenge that probably took us almost a decade to implement. You can imagine that $15,000 per ship, for large vessels, may be acceptable, but for a small operator, it's huge. In the dialogue with the fishermen, we therefore add flexibility to the regulations that allows us to come up with an acceptable proposal that will cover the vast majority of all these vessels. Are our analysis and our regulatory requirement sufficient? Only time will tell.

For example, in the case of distress beacons, this is a concern. In the regulations, beacons were first proposed for all vessels. For smaller vessels, radios with an emergency alert were also proposed. This has been accepted by the industry. However, it is considered a flexibility that, perhaps, for the Transportation Safety Board, does not fully meet its recommendations. It would like to see distress beacons deployed more widely.

[*English*]

Senator Ringuette: I'm assuming that all these reports you do in considering the slate of consulting committees you have across the country, either from your office or the TSB, are forwarded as communication material to all these consulting bodies you have.

Mr. Roussel: The Transportation Safety Board's reports, of course, are made public. The minister has the obligation to give a response. These responses are available. We share our responses with the different stakeholders on what is feasible and where our challenges are.

Then, it is for the board to decide, and you saw how they are categorizing our responses: fully satisfactory, satisfactory in intent and right down to not satisfactory. This is this nuance of about maybe five different qualifications that sometimes keep those recommendations open and puts pressure on us to continue our dialogue with the fishing sector and say, "Do you know what? We need to do better. Even if we have this downward trend, we have those accidents and every one of the accidents is

première partie du Règlement de pêche, et la deuxième partie concerne la construction. Lorsque le Bureau de la sécurité des transports nous fait la recommandation, parfois, comme on dit, le pinceau est très large. Il faut arriver, lorsqu'on élabore la réglementation, à quelque chose qui soit acceptable, que ce soit du point de vue de la faisabilité d'ordre technique, mais aussi du point de vue du coût relatif que cela représente s'il s'agit de l'imposer à une industrie.

Donc nous avons des règles d'imposition lorsque nous élaborons la réglementation. Notre Résumé de l'étude d'impact de la réglementation comporte 25 pages pour expliquer chacun des éléments. L'élément de stabilité, par exemple, dans la proposition du BST, imposait des coûts de l'ordre de 15 000 $ par navire. C'est un défi qui nous aurait pris presque une décennie à mettre en œuvre. Vous pouvez imaginer que 15 000 $ par navire, pour les grands navires, ça peut être acceptable, mais pour un petit opérateur, c'est énorme. Donc, dans le dialogue avec les pêcheurs, on ajoute dans la réglementation une flexibilité qui nous permet d'arriver à une proposition acceptable et qui couvrira la plus large partie de l'ensemble de ces navires. Notre analyse et ce que nous imposons au niveau réglementaire sont-ils suffisants? Seul l'avenir nous le dira.

Par exemple, dans le cas des balises de détresse, c'est une préoccupation. Dans la réglementation, on proposait la balise en premier lieu pour l'ensemble des navires. Pour les plus petits navires, on a proposé d'avoir aussi une radio avec une alerte en cas d'urgence. Cela a été accepté par l'industrie. Par contre, c'est considéré comme une souplesse qui, peut-être, pour le Bureau de la sécurité des transports, ne satisfait pas complètement à ses recommandations. Il voudrait voir des balises de détresse déployées de manière plus large.

[*Traduction*]

La sénatrice Ringuette : Je présume que tous ces rapports que vous faites en tenant compte de la liste des comités de consultation que vous avez au pays — que ce soit de votre bureau ou du Bureau de la sécurité des transports — sont transmis à tous ces organismes de consultation.

M. Roussel : Bien entendu, les rapports du Bureau de la sécurité des transports sont rendus publics. Le ministre est tenu d'y répondre. Il est possible de prendre connaissance de ces réponses. Nous communiquons ces réponses aux différentes parties concernées. Nous les informons de ce qui est faisable et des problèmes que nous pourrions avoir.

Ensuite, la décision appartient au bureau, et vous avez vu comment il catégorise nos réponses : d'entièrement satisfaisante en passant par « d'intention satisfaisante » jusqu'à carrément « insatisfaisante ». Il y a peut-être cinq nuances différentes pour qualifier ces réponses. Par conséquent, les recommandations restent parfois ouvertes et cela nous force à poursuivre le dialogue avec le secteur des pêches. Alors, nous disons aux parties concernées : « Vous savez quoi? Nous devons faire

a trauma for the family, the people and the community. We have to work more actively."

For example, during the Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec, we had the review of the loss of life of someone who fell overboard without a life jacket, still, in today's world. That was traumatizing, but the impact in the crowd, when you have close to 150 people listening to this and the committee says, "You know what? We're also charging the captain," that goes deep in a community where an individual says, "I have a fine of $50,000 and with all my precautionary measures I still have lost one of my men."

These are the types of things on which, with a more collaborative effort, we can have a better impact with those recommendations and the wearing of the equipment. But we have to give the flexibility to the industry.

Senator Ringuette: There's a range.

Mr. Roussel: There are options that can be perceived by some as loopholes, but there are options to give an equivalent level of safety. That's what these regulations did produce, is this flexibility.

The Chair: I come from a small fishing community in Newfoundland where we have boats that go out in the morning and come back in the afternoon, boats that go out for two days and boats that go out for 10 to 12 days. There are different levels going farther out to sea, which is all safety once you're on the water, but you can understand why there are different levels.

[*Translation*]

Senator Poirier: I have one or two questions in response to your presentation. You mentioned that Transport Canada implemented a pilot project in 2015, with $900,000 in funding. To my understanding, it was for a three-year period, and it should end this year. Can you tell me how many groups across the country have benefitted from this program?

Mr. Roussel: I think the next witness, from Fish Safe BC, will be better able to answer your question. It is the organization that obtained all the funding to implement the education and awareness program at the national level. They will be able to provide you with this information.

mieux. Même si nous avons ces tendances à la baisse, il y a toujours des accidents, et chacun d'eux est un traumatisme pour les familles, pour les proches et pour la collectivité. Nous devons travailler de façon plus dynamique. »

Par exemple, lors de l'assemblée du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec, nous avons pris connaissance d'un examen au sujet d'une personne qui avait perdu la vie après être tombée par-dessus bord alors qu'elle ne portait pas de gilet de sauvetage. Ce sont des choses qui arrivent encore de nos jours. C'était un récit traumatisant, mais malgré le résultat que cela a eu sur la foule — près de 150 personnes — qui était là pour écouter, le comité a dit ce ceci : « Savez-vous quoi? Nous allons aussi mettre le capitaine à l'amende. » Ce sont des choses qui ont des répercussions profondes dans la collectivité, puisque l'un d'eux se retrouve dans une très mauvaise posture : « On me donne une amende de 50 000 $, et malgré toutes les mesures de précaution que j'ai mises en œuvre, j'ai quand même perdu un homme. »

Avec une collaboration accrue, il y a certaines recommandations pour lesquelles nous pourrions avoir de meilleurs résultats et qui pourraient nous permettre de remédier à l'usure de l'équipement. Sauf qu'il faut donner une certaine flexibilité à l'industrie.

La sénatrice Ringuette : Il y a tout un éventail de possibilités.

M. Roussel : Il y a des options que certains percevront comme des échappatoires, mais d'autres qui procurent un degré de sécurité équivalent. Dans les faits, c'est ce que ces règlements apportent : une flexibilité.

Le président : Je viens d'un petit village de pêcheurs de Terre-Neuve. Chez nous, certains bateaux sortent le matin et reviennent l'après-midi, d'autres sortent pendant deux jours et d'autres encore partent pendant 10 à 12 jours. Le degré du risque change avec les distances que l'on compte parcourir sur l'eau, où tout est axé sur la sécurité, de toute manière. Sauf que vous pouvez comprendre pourquoi il y a différents degrés.

[*Français*]

La sénatrice Poirier : J'ai une ou deux questions en réaction à votre présentation. Vous avez mentionné que Transports Canada avait mis en œuvre un projet pilote en 2015 — à ce que j'ai compris, c'était pour une période de trois ans, et cela devrait se terminer cette année — financé à hauteur de 900 000 $. Pouvez-vous me dire combien de groupes, à l'échelle du pays, ont bénéficié de ce programme?

M. Roussel : Je pense que le prochain témoin, de Fish Safe BC, sera plus en mesure de répondre à votre question. C'est l'organisme qui a obtenu l'ensemble des fonds pour la mise en œuvre du programme d'éducation et de sensibilisation à l'échelle nationale. Il pourra donc vous fournir cette information.

Senator Poirier: If I understood correctly, the groups were not applying to Transport Canada, but to Fish Safe BC?

Mr. Roussel: When the request for proposals was open, we received more than 3 million applications with only $300,000 available in the contribution program. So we decided, internally, to promote a major program across Canada. They set up an education and awareness program across the country.

We realize today, after three years, that the $300,000 was probably very inadequate. We also realize that the entire analysis that we continue to do did not always address local concerns appropriately. We are about to see the results, and I think they will be excellent with Fish Safe BC.

As for the aspects of the overall governance in terms of the consultation, we would like to receive a proposal to set up a new contribution program that would allow us to better respond to the regulatory compliance needs of the fishing industry. But the four points I raised in my presentation are reducing loss of life, reducing workplace accidents, reducing material losses and improving the culture of safety in the fishing industry.

Senator Poirier: You mentioned the success of the program, with the pilot project ending this year, and you are saying that you have requested additional funding to continue. Would those funds allow the pilot project to continue?

Mr. Roussel: The amounts used for this program were part of our grants and contributions envelope. We did not have a program specifically for that purpose. We are currently looking internally at whether it would be possible to continue the project for another year in order to complete the analysis and then see whether we have something larger in scale for a Canada-wide program. However, our preliminary analysis clearly shows that it would have to be sensitive to local features. This is one of the requests we are receiving across the country right now.

[*English*]

Senator Poirier: I want to talk about EPIRBs. Can you tell us what is preventing Transport Canada from establishing regulations that would make the carriage of EPIRBs mandatory on fishing vessels?

Mr. Roussel: There is nothing preventing us from doing it.

Senator Poirier: So why not?

La sénatrice Poirier : Si j'ai bien compris, les groupes ne présentaient pas leur demande à Transports Canada, mais plutôt à Fish Safe BC?

M. Roussel : Quand la demande de propositions a été ouverte, on a reçu au-delà de 3 millions de demandes et il n'y avait que 300 000 $ dans le programme de contribution. On a donc décidé, à l'interne, de favoriser un programme d'envergure pancanadienne. Ils ont mis sur pied un programme d'éducation et de sensibilisation partout au pays.

On s'aperçoit aujourd'hui, après trois ans, que les 300 000 $ étaient probablement très insuffisants. On s'aperçoit aussi que l'ensemble de l'analyse qu'on continue de faire ne répondait pas nécessairement de façon appropriée aux préoccupations locales. On est à la veille de voir les résultats, et je crois qu'avec Fish Safe BC, ils seront excellents.

Quant aux éléments reliés à l'ensemble de la gouvernance pour ce qui est de la consultation, on aimerait recevoir une proposition pour mettre sur pied un nouveau programme de contribution qui nous permettrait de mieux répondre aux besoins du secteur de la pêche, en ce qui concerne la conformité réglementaire. Mais les quatre éléments que j'ai soulevés dans ma présentation sont la réduction des pertes de vie, la réduction des accidents de travail, la réduction des pertes matérielles et l'amélioration de la culture de sécurité dans l'industrie des pêches.

La sénatrice Poirier : Vous avez parlé du succès du programme, dont le projet pilote se termine cette année, et vous dites que vous avez fait une demande de fonds supplémentaires pour pouvoir continuer. Est-ce que ces fonds permettraient au projet pilote de se poursuivre?

M. Roussel : Les sommes utilisées pour ce programme faisaient partie de notre enveloppe de subventions et contributions. On n'avait pas de programme consacré à cette fin. On regarde actuellement, à l'interne, s'il serait possible de poursuivre le projet pour une autre année afin de finaliser l'analyse et de voir, par la suite, si on n'a pas quelque chose qui a plus d'envergure pour un programme pancanadien. Mais, il est clair, dans notre analyse préliminaire, que ce serait avec les particularités locales. C'est l'une des demandes que l'on reçoit à travers le pays en ce moment.

[*Traduction*]

La sénatrice Poirier : J'aimerais aborder la question des radiobalises de localisation d'urgence. Pouvez-vous nous dire ce qui empêche Transports Canada d'établir des règlements pour obliger les bâtiments de pêche à s'équiper de telles balises?

M. Roussel : Rien ne nous en empêche.

La sénatrice Poirier : Alors, pourquoi ne le faites-vous pas?

Mr. Roussel: It is a question of balance in the dialogue we have with the fishing sector. If you read the regulations, you will see that EPIRB is across what is proposed for some of the vessels you have on board, and there is an EPIRB on many of the vessels. It's when we get to the coastal — less than 20 miles from shore — type of fishery that we give flexibility to the fishermen that they can carry an EPIRB or they can have a radio on board that will give this emergency alert.

It is a question of costs and size of the vessels. Some of the proposals of the TSB is that we want those to be free-floating. When you consult with the industry, they say that depending on the size of the vessel, it might not be appropriate. It's a question of whether it's fully feasible.

We think what we put inside the regulations — we met some of the preoccupations of the Transportation Safety Board, but we go a step further. We are modifying the regulations regarding navigation safety. In the proposal, we are proposing to have EPIRB right down to the smallest size of vessel. These regulations are under discussion this year.

Even if we published phase 1 last year for fishing vessels, we are going back across the sectors and saying that EPIRB is still an issue; let's make sure we are pushing this — to your point — of imposing it across.

Senator Poirier: What are the costs for small fishing vessels to have EPIRB?

Mr. Roussel: It depends on the type. This is where the complex discussion appears. You have free-floating that have — release and so forth. Those are more expensive and require maintenance every year. Then you have the small ones that are portable. They vary from a few thousand dollars down to a few hundred, depending on the type.

Senator Poirier: We heard from groups in testimony that they often feel the cost savings would be to the Coast Guard in rescue if the fishing vessels were to have it on board. I know that sometimes the commercial industry may be hesitant because of the cost. It would be interesting to see if a program could be put in place and if it would become cost-saving at the end of day if the boats would have them on instead of putting pressure on the Coast Guard.

Mr. Roussel: This is what a regulatory impact statement will demonstrate — the number of lives you will save — but there's also the number of false alarms if you have 16,000 vessels all

M. Roussel : C'est une question d'équilibre dans le dialogue que nous avons avec le secteur des pêches. Si vous lisez les règlements, vous allez voir que les radiobalises font partie de ce qui est proposé pour toute une gamme de bâtiments, et de nombreux navires en ont. Or, lorsqu'il s'agit de pêche dans les eaux côtières — à moins de 20 milles de la côte —, nous donnons la possibilité aux pêcheurs d'avoir une radiobalise de localisation d'urgence ou une radio qui leur permettra de lancer un message d'alerte.

C'est une question de coût et de taille des bâtiments. Dans ses propositions, le BST indique qu'il voudrait que ces radiobalises soient flottantes. Or, lorsque nous consultons l'industrie, on nous dit que cela ne serait pas nécessairement approprié pour toutes les tailles de bâtiments. Il est essentiel de déterminer si cela est faisable à tous les égards.

Nous croyons qu'avec ce que nous avons mis dans les règlements, nous répondons à certaines des préoccupations du Bureau de la sécurité des transports, et nous allons même au-delà de ce qui est demandé. Nous modifions les règlements concernant la sécurité de la navigation. Dans la proposition, nous alléguons que tous les navires devraient avoir des radiobalises, jusqu'aux plus petits d'entre eux. Ces règlements font présentement l'objet d'une discussion.

Même si nous avons publié la phase 1 l'an dernier pour les navires de pêche, nous continuons de faire des représentations auprès du secteur afin de l'informer que les radiobalises de localisation d'urgence sont toujours un enjeu. Assurons-nous de promouvoir ce principe pour que les radiobalises soient généralisées.

La sénatrice Poirier : Qu'en coûte-t-il aux petits bâtiments de s'équiper d'une radiobalise de localisation d'urgence?

M. Roussel : Cela dépend du type de dispositif. C'est là où les discussions se corsent. Il y a les dispositifs flottants, qui ont des détentes, et cetera. Celles-là sont plus chères et elles requièrent un entretien annuel. Puis il y a des appareils plus petits, qui sont portatifs. Selon les types, les prix peuvent aller de quelques centaines de dollars à quelques milliers de dollars.

La sénatrice Poirier : Certains groupes qui sont venus témoigner ici nous ont dit qu'ils avaient souvent l'impression que ces mesures allaient faire économiser de l'argent surtout à la garde côtière. Je sais qu'il arrive à l'industrie de se montrer hésitante en raison des coûts que cela représente. Plutôt que de montrer du doigt la garde côtière, il serait intéressant de voir si un programme pouvait être mis en place afin d'évaluer les possibilités d'économies pour les navires qui seraient équipés de tels dispositifs.

M. Roussel : C'est ce que l'énoncé d'impact de la réglementation pourra démontrer, c'est-à-dire le nombre de vies que cette mesure permettra de sauver. Sauf qu'il y a aussi le problème des fausses alertes. Qu'arrivera-t-il lorsqu'il y aura

with EPIRBs. A false alert costs in the tens of thousands of dollars.

Senator Coyle: Most of my questions have already been answered, so I'll just go to a very specific one.

You know the case of *Pop's Pride* off of Newfoundland — the tragedy. I'm just trying to understand the various regulations that are not yet implemented but that we have all been talking about here. You have highlighted reasons why they are not yet implemented. You fleshed that out — that was some of the discussions I had hoped to have.

In that specific case, what do you think would have prevented the tragedy that we saw? Would any of the regulations that are yet to be implemented, if they had been implemented at the time by that particular vessel, made a difference?

Mr. Roussel: That's a very speculative question. But three main things: If you don't want a boat to sink, make sure it doesn't fill with water. This is simple. This is it. Again, so the way it is constructed. If you don't want a boat to sink, don't go in places where it will be facing conditions the vessel cannot sustain. It's fairly complex.

Senator Coyle: Those are basic.

Mr. Roussel: Those are basics, but those basics — you have accidents because all those elements all align, and then the vessel and crew get into situations where they are loading the vessel too much for its capacity, they have not prepared the voyage properly, they are facing waters that are not appropriate, they're not well equipped to survive in cold waters and when they are in distress situations, and either nobody knows or the rescue doesn't come fast enough. Correct all that, and you will not have the incident occurring. Remove any of these, and potentially, you will not have the incident occurring.

This is where we are coming in with the overall approach, the phase 1 of our regs, which deals with the immersion suits, life-saving equipment and the EPIRBs. The second phase is the construction. Phase 3 for the larger vessels is the ratification of international instruments that govern *la pêche roturière*.

Senator Coyle: I understand that it's speculative, so some of what you have mentioned has nothing to do with these regulations that are not yet through the process.

16 000 bâtiments avec des radiobalises de localisation d'urgence? Une fausse alerte coûte des dizaines de milliers de dollars.

La sénatrice Coyle : Vous avez déjà répondu à la plupart des questions que je voulais poser, alors je vais me contenter de vous poser celle-ci.

Vous connaissez le drame de *Pop's Pride*, qui s'est passé au large des côtes de Terre-Neuve. J'essaie simplement de comprendre les divers règlements qui n'ont pas encore été mis en place, mais dont le comité parle depuis un certain temps. Vous avez donné les raisons qui expliquent pourquoi ces règlements n'ont pas encore été mis en œuvre. Vous nous avez donné des précisions à ce sujet, et c'est une question que j'espérais voir aborder.

Dans ce cas particulier, quelles sont les mesures qui, selon vous, auraient pu prévenir ce drame? Parmi les mesures proposées, y en a-t-il qui auraient pu faire une différence si elles avaient été mises en œuvre sur le *Pop's Pride*?

M. Roussel : C'est une question très hypothétique, mais il y a trois grands éléments : si vous voulez empêcher votre navire de sombrer, assurez-vous qu'il ne prend pas l'eau. Cet aspect est simple. Encore une fois, on revient à la façon dont le navire a été bâti. Si vous voulez éviter de voir votre navire couler, n'allez pas dans des endroits où vous aurez à faire face à des conditions qu'il ne peut affronter. Cet aspect est passablement complexe.

La sénatrice Coyle : Ce sont des considérations de base.

M. Roussel : Oui, ce sont des choses de base, mais... Les accidents se produisent parce que tous ces éléments se retrouvent alignés. Il arrive que l'équipage charge le navire au-delà de sa capacité, qu'il ne soit pas préparé adéquatement pour l'expédition, qu'il ne soit pas équipé correctement pour survivre dans des eaux glacées et en situation de détresse. Parfois, personne ne sait quoi faire ou les secours n'arrivent pas assez vite. Si vous arrivez à corriger tous ces aspects, vous allez empêcher ce genre d'incident de se produire. Retirez n'importe lequel de ces éléments et, potentiellement, il n'y aura pas d'incident.

C'est l'approche globale que nous préconisons. La phase 1, ce sont les règlements. Il est question de combinaisons d'immersion, d'équipements de sauvetage et de radiobalises de localisation d'urgence. La phase 2 porte sur la construction. La phase 3 concerne les grands bâtiments. Elle porte sur la ratification des instruments internationaux qui gouvernent la pêche roturière.

La sénatrice Coyle : Je comprends que c'est une question hypothétique, mais certaines des choses que vous avez mentionnées n'ont rien à voir avec ces règlements qui ne sont pas encore dans l'engrenage.

Mr. Roussel: If you look at the fishing vessel safety regulations in the foreword part and the recommendations of the Transportation Safety Board, we are talking about procedures. We are talking about training of the crew, and they are pushing us, in one of their recommendations, toward safety management systems.

Those are elements that we have enshrined at the front of regulations, and this is where Fish Safe BC and the program of awareness come into play where we ask the industry to structure their voyages with better planning. Yes, in those particular cases, in all accidents, the planning portions would have saved lives in the *Brier Mist* that was highlighted in this committee, and many other fishing vessel accidents.

Senator Coyle: I'm relatively new to this committee so I'm coming in at a time where others have more information, but your presentation and discussion was very important this morning.

What I'm gathering — and I want to test it with you — is that there are some pretty solid regulations already in place, there are more to be negotiated, and then to be implemented. And in the challenges that were mentioned and have been discussed here, I'm hearing a variety of things. The resistance may be sometimes a financial case, with the costs of certain things. Also, as every person who interacts with Mother Nature to make a living, there are those tradeoffs that people make which also has a financial — it's not the cost of equipment, but it's a financial "I've got to get out there and make some money for the family." There are all kinds of financial things, and then there are cultural — I don't mean culture from Scotland or Ireland or Nova Scotia, but cultural in terms of the fishing culture.

Are you seeing, though, certain things that the people you are working with — and I know we'll know much more after the next presentation and after that has been tested — what kinds of things have been effective in working with the fishing communities to get the adoption of these safer techniques and safer systems?

Mr. Roussel: The most efficient way of dealing with many of those, what we would call the implementation of those regulations, is awareness and education. This is critical. We have to have these pieces, and those pieces are taken on locally by local schools, but when you are pushing the awareness and the education, you get to have a series of goals and the elements that you want to correct. When we're developing that awareness and education, the use of the life-saving equipment, the type of life-saving equipment, the knowledge of the stability of your vessel, the preparations of the voyages, all those elements are critical to put the pieces in place.

M. Roussel : Si vous regardez l'avant-propos du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche et les recommandations du Bureau de la sécurité des transports, vous allez voir qu'il est question de procédures. Il est question de la formation des équipages. Dans l'une de ses recommandations, le bureau nous presse à envisager des systèmes de gestion de la sécurité.

Ce sont des éléments qui sont enchâssés au début du règlement, et c'est là que Fish Safe BC et le programme de sensibilisation entrent en jeu, où nous demandons aux intervenants de l'industrie de mieux planifier leurs expéditions en mer. Oui, dans tous ces cas, pour quelque incident que ce soit — je pense entre autres au naufrage du *Brier Mist*, qui a été évoqué ici, mais aussi à tous les autres accidents impliquant des bateaux de pêche —, l'aspect planification aurait permis de sauver des vies.

La sénatrice Coyle : Je suis relativement nouvelle à ce comité, alors les autres en savent plus long que moi sur le sujet, mais je dois vous dire que votre exposé de ce matin et la présente discussion m'aident beaucoup.

Ce que je comprends — et je tiens à le vérifier auprès de vous —, c'est qu'il y a déjà de solides règlements en place, et que d'autres devront être négociés puis mis en œuvre. En ce qui concerne les problèmes qui ont été évoqués et débattus ici, je distingue une variété d'éléments. La résistance a parfois des motivations financières, compte tenu des coûts de certaines choses. De plus, comme pour tous ceux qui interagissent avec Dame nature pour gagner leur vie, il y a ces compromis qui doivent être faits et qui ont aussi des répercussions sur le plan financier. Je ne parle pas du coût de l'équipement, mais bien de cette motivation qui pousse quelqu'un à prendre le large afin de gagner de l'argent pour faire vivre sa famille. Il y a toutes sortes d'aspects financiers, puis il y a un aspect culturel. Je ne parle pas de culture en provenance de l'Écosse, de l'Irlande ou de la Nouvelle-Écosse, mais bien de la culture de la pêche.

Compte tenu de ce que vous avez appris auprès des gens avec qui vous travaillez — et je sais que nous en saurons beaucoup plus à ce sujet après la prochaine présentation et après que cela aura été testé —, quelles sont les choses qui se sont révélées efficaces pour favoriser l'adoption par les collectivités de pêcheurs de techniques et de systèmes plus sécuritaires?

M. Roussel : La façon la plus efficace de travailler à la mise en œuvre de règlements, c'est de miser sur la sensibilisation et l'éducation. Ce sont des éléments essentiels. Ces initiatives doivent être au rendez-vous, et elles passent par les écoles locales. Or, lorsque vous souhaitez sensibiliser et éduquer, vous devez vous fixer des objectifs et cerner les aspects que vous cherchez à corriger. Au moment de mettre au point ces initiatives de sensibilisation et d'éducation, l'utilisation d'équipement de sauvetage, le type d'équipement de sauvetage, la connaissance du degré de stabilité du bâtiment, la préparation des expéditions,

But the other pieces that are also critical is how we collaborate with other departments, and we have MOUs with Fisheries and Oceans to have a better dialogue in how we are interacting regarding the type of fisheries and the length of the opening and when you are opening the fisheries. We are doing better on those fronts, but it is still extremely challenging on the timing of the fisheries and how far you are allowing certain vessel sizes to go and get a catch at the limit of our economic exclusive zone 200 miles offshore.

These are questions that if you are in a domain of fishery management maybe you are not too worried about, but at TC we are worried. The dialogue with DFO, the Coast Guard and ourselves help at improving the fishery safety as a whole, but it is still a challenge. The committee of the House of Commons is now discussing elements regarding the lengths of ships, which is causing some other problems.

We are trying to harmonize that better. We think we are making progress, but, again, at the local level, we have to have the right governance to engage properly with the full stakeholders. Working, like I mentioned, very horizontally with the other key players which are worker compensation boards, insurance providers and awareness education providers to support the sector.

Senator Coyle: We've talked about awareness as being important. I'm also interested in the stick side, the issue of the fines that you had mentioned. How effective is that as a deterrent?

Mr. Roussel: I can tell you, if you would have been in the room when the CNSST mentioned they would fine a captain $50,000 of public domain of the *bout de ligne* incident, you could hear the vibe in the room. It is extremely efficient. They are talking among each other and pinpointing the other guys. There is a lot of peer pressure in the sectors, and fishermen don't necessarily like to see one of their colleagues who has a rogue operation and not be caught. They like to have this level playing field, and they put a lot of pressure and pride in the way they are maintaining their vessel in general.

Senator Raine: I appreciate your lines of questioning because it answered most of mine. We heard, when we were out West, that between the Coast Guard, who are standing on guard and sometimes have time to do things, have somehow not the

bref, tous ces éléments sont d'une importance névralgique pour mettre les morceaux en place.

L'autre aspect qui est aussi névralgique est la façon dont nous collaborons avec les autres ministères. Nous avons des protocoles d'entente avec Pêches et Océans Canada afin de favoriser de meilleurs échanges sur la façon dont nous interagissons quant aux types de pêches, à la durée de la saison et à la date d'ouverture de la saison. Nous nous améliorons à cet égard, mais la détermination du moment où la saison doit arriver reste extrêmement difficile. Même chose en ce qui concerne la distance maximum que vous allez permettre aux différents navires de parcourir vers le large à la limite de notre zone de pêche exclusive de 200 milles.

Si vous êtes dans le domaine de la gestion des pêches, ces questions ne vous préoccuperont probablement pas beaucoup, mais à Transports Canada elles nous préoccupent. Nos échanges avec Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne contribuent à améliorer la sécurité de la pêche dans son ensemble, mais cela reste un défi. Le comité de la Chambre des communes est en train de débattre de certains aspects concernant la longueur des embarcations, ce qui occasionne d'autres problèmes.

Nous essayons de mieux harmoniser tout cela. Nous avons l'impression d'avancer, mais, encore une fois, il faut que la gouvernance appropriée soit là au niveau local pour interagir de la bonne façon avec toutes les parties concernées. Comme je l'ai dit, pour appuyer le secteur, nous devons travailler à l'horizontale avec les autres acteurs clés, c'est-à-dire avec les commissions d'indemnisation des accidentés du travail, les assureurs et les fournisseurs en matière de sensibilisation et d'éducation.

La sénatrice Coyle : Nous avons parlé de l'importance de la sensibilisation. Je m'intéresse aussi à l'aspect sanction de la démarche, nommément des amendes dont vous avez parlé. Quel est le pouvoir dissuasif de ces mesures?

M. Roussel : Je peux vous dire que, si vous aviez été présente dans la pièce lorsque la CNESST a mentionné qu'elle imposerait une amende de 50 000 $ à un capitaine — c'est public — pour un accident en bout de ligne, vous auriez pu sentir l'ambiance dans la pièce. C'est extrêmement efficace. Les pêcheurs discutent entre eux et ils évaluent les autres. La pression des pairs est forte dans les secteurs, et les pêcheurs n'aiment pas nécessairement voir l'un de leurs collègues avoir des installations non conformes et ne pas se faire prendre. Les pêcheurs aiment que les règles du jeu soient équitables et ils exercent beaucoup de pression en ce sens; ils sont très fiers de la manière dont ils entretiennent leur bâtiment en général.

La sénatrice Raine : Je suis ravie des questions que vous avez posées, parce qu'elles ont permis de répondre à la majorité des miennes. Lorsque nous étions dans l'Ouest, nous avons entendu que la Garde côtière monte la garde et qu'elle a parfois

responsibility for public education. Is there a way that that can be improved so that the public education is ongoing and isn't what I call passive, like it is on the website? You need to have someone out there who has a uniform on, visiting docks and marinas to educate the uneducated public. I am aware we are going to hear that from Fish Safe BC, but I would like to hear your perspective from Transport Canada.

le temps de faire des choses, mais qu'elle n'est pas chargée pour une certaine raison de l'éducation du public. Y a-t-il une manière d'améliorer cette situation pour que l'éducation du public soit soutenue et qu'elle ne soit pas, comme je l'appelle, passive, comme ce qui se trouve sur le site web? Il faut avoir une personne sur le terrain qui porte un uniforme et qui visite les quais et les marinas pour éduquer la population peu au courant des choses. Je suis consciente que le représentant de Fish Safe BC nous en parlera, mais j'aimerais entendre le point de vue de Transports Canada.

Mr. Roussel: In the past, we had extremely successful programs with the Coast Guard, and it was fantastic. We had people out there 7 days a week, 12 hours a day on the dock working with the small fishing vessel sectors. We are reopening that dialogue with our colleagues of coast guards who have those types of exchange programs to really have a better impact out there. But the main thing is for us to work with the civilian partners.

M. Roussel : Par le passé, nous avions des programmes extrêmement efficaces de concert avec la Garde côtière, et c'était fantastique. Nous avions des gens sur le terrain 7 jours par semaine à concurrence de 12 heures par jour sur les quais qui collaboraient avec les secteurs des petits bateaux de pêche. Nous rouvrons ce dialogue avec nos collègues de la Garde côtière qui ont ce genre de programmes d'échanges pour vraiment avoir de plus grands effets sur le terrain. Toutefois, notre principal objectif est de collaborer avec les partenaires civils.

So maximizing the use of public service time would be potentially more on the compliance and enforcement portion regarding small vessel inspections using the Coast Guard staff and leaving the awareness and education portions to outside partners who are good at this. That's what they do for a living. Yes, we are extremely interested to continue our dialogue on that front, and the timing is very good now between us and DFO Coast Guard.

Bref, en vue d'optimiser le plus possible le temps des fonctionnaires, nous devrions peut-être davantage mettre l'accent sur la conformité et l'application de la loi concernant l'inspection des petits bateaux grâce au personnel de la Garde côtière et laisser la sensibilisation et l'éducation à des partenaires externes spécialisés dans le domaine. C'est leur gagne-pain. Nous souhaitons absolument poursuivre le dialogue à ce chapitre, et le moment est très propice actuellement entre nous et la Garde côtière qui relève du ministère des Pêches et des Océans.

Senator Raine: When you say "outside partners," you don't mean the Coast Guard.

La sénatrice Raine : Lorsque vous dites « partenaires externes », vous ne parlez pas de la Garde côtière.

Mr. Roussel: I'm talking about, for example, a marine school, a fisheries school, that can do awareness and education.

M. Roussel : Je pense, par exemple, à une école maritime ou à une école des pêches qui peut s'occuper de la sensibilisation et de l'éducation.

Senator Raine: The Coast Guard certainly has the experience and the credibility, and they are the ones that have to go and rescue them. They need to have a role in the public awareness.

La sénatrice Raine : La Garde côtière possède certainement de l'expérience et de la crédibilité en la matière, et c'est justement la Garde côtière qui doit se rendre sur place pour porter secours aux pêcheurs. Cet organisme doit jouer un rôle dans la sensibilisation du public.

It's a question of money. Nobody ever has enough money and they are seeing the money for this, if you like, in Transport Canada and the job should be done by them. I'm worried that you'll let somebody else do it when the logical people to do it is the Coast Guard.

C'est une question d'argent. Personne n'a suffisamment d'argent, et les partenaires voient qu'il y a de l'argent à cette fin, pour le dire ainsi, à Transports Canada et ils se disent qu'ils devraient s'en occuper. Je crains que vous laissiez à un autre le soin de s'en occuper alors que la logique voudrait que ce soit la Garde côtière qui s'en occupe.

Mr. Roussel: If I have a priority at Transport Canada, it will be the compliance and enforcement application of the law. If I can work with my colleague partners in the DFO and Coast Guard, it will be to maximize both their assets and personnel. When it comes to the element of awareness and education we

M. Roussel : Si je dois donner la priorité à Transports Canada, c'est la conformité et l'application de la loi. Si je peux collaborer avec mes collègues et mes partenaires du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière, je souhaite tirer le maximum de leurs ressources et de leur personnel. Pour ce qui

have in the contribution program, we think there are good partners out there, and we can also work with others who have a significant interest, such as our compensation boards. They also have significant financial capabilities.

The Chair: Thank you, Mr. Roussel, for a great conversation. Sorry we had to rush things at the end because time is of the essence, but it is great information you provided this morning and I'm sure the senators appreciated you taking the time.

I would like to welcome John Krgovich, Program Coordinator with Fish Safe BC. I understand you have opening remarks. We'll get to those and then our senators will have questions for you.

John Krgovich, Program Coordinator, Fish Safe BC: Thanks for the introduction. My name is John Krgovich and I'm the program coordinator of Fish Safe BC, and also a third-generation commercial fisherman out of Vancouver.

Fish Safe BC is a fishermen-funded, fishermen-developed and fishermen-run health and safety association that brings programs, tools and awareness to commercial fishermen, with a goal that all fishermen come home safely. All our programs are developed for fishermen by fishermen. Hands-on activities done on their boats with our gear are our classrooms. We have a fishermen-helping-fishermen model.

First, I'd like to tell you about myself and my history and role with fishing safety. I started fishing with my father on our salmon seine boat when I was nine years old. I spent the rest of my summers growing up on the water and seeing all areas of the B.C. coast. My father never encouraged me to become a commercial fisherman and always said I needed to go to school. Being a good son, I followed his advice and got my university degree from Simon Fraser University and then I went fishing.

I fish mostly for salmon and herring, but as these fisheries changed, I tried to adapt and did some long lining of halibut and did some deep-sea tuna trolling 1,000 miles off the California coast, due north of Hawaii, basically in the middle of the Pacific Ocean.

I also did a stint at neon flying squid fishing, which was a great adventure with lots of stories, but I will save that for another time.

est de la sensibilisation et de l'éducation que nous avons dans le cadre du Programme de contributions pour la sécurité nautique, nous sommes d'avis qu'il y a de bons partenaires à l'externe, et nous pouvons également collaborer avec d'autres partenaires qui s'y intéressent de façon marquée, comme les commissions des accidents du travail. Ces partenaires disposent aussi d'importantes ressources financières.

Le président : Je vous remercie, monsieur Roussel, de ces excellents échanges. Je m'excuse d'avoir dû bousculer les choses à la fin en raison du temps, mais vous nous avez donné des renseignements utiles ce matin. Je suis persuadé que les sénateurs vous remercient d'avoir pris le temps de venir témoigner devant le comité.

Je souhaite la bienvenue à John Krgovich, coordonnateur de programme à Fish Safe BC. Je crois comprendre que vous avez un exposé. Nous vous écouterons, puis les sénateurs vous poseront des questions.

John Krgovich, coordonnateur de programme, Fish Safe BC : Merci de la présentation. Je m'appelle John Krgovich et je suis coordonnateur de programme à Fish Safe BC. Je suis également un pêcheur commercial de troisième génération de Vancouver.

Fish Safe BC est une association pour la santé et la sécurité qui est financée, développée et gérée par des pêcheurs. L'organisme offre des programmes et des outils aux pêcheurs commerciaux et s'occupe de la sensibilisation auprès de ce groupe pour que tous les pêcheurs reviennent sains et saufs à la maison. Tous nos programmes sont conçus pour des pêcheurs par des pêcheurs. Nous organisons des activités pratiques sur leur bateau avec notre équipement : ce sont nos salles de classe. Nous nous fondons sur un modèle d'entraide entre les pêcheurs.

Premièrement, j'aimerais vous parler un peu de moi, de mon histoire et de mon rôle en ce qui a trait à la sécurité de la pêche. J'avais neuf ans lorsque j'ai commencé à pêcher le saumon avec mon père sur notre senneur. En grandissant, j'ai passé le reste de mes étés sur l'eau et j'ai pu voir l'ensemble de la côte de la Colombie-Britannique. Mon père ne m'a jamais encouragé à devenir pêcheur commercial et il m'a toujours dit que je devais faire des études. Comme je suis un bon fils, j'ai suivi son conseil. J'ai décroché un diplôme universitaire à l'Université Simon Fraser, puis je suis devenu pêcheur.

Je pêche principalement du saumon et du hareng. Toutefois, comme ces pêches évoluent, j'ai essayé de m'adapter et j'ai pêché le flétan à la palangre et le thon à la traîne en haute mer à 1 000 milles de la côte californienne, au nord d'Hawaï, soit au beau milieu de l'océan Pacifique.

J'ai également essayé la pêche à l'encornet volant. C'était une aventure fantastique, et j'ai beaucoup d'histoires à raconter, mais ce sera pour une autre fois.

I have a good understanding of the challenges that the Coast Guard must face in trying to service a mobile and aging fishing fleet over a vast coastline.

About 12 years ago I was asked to change my focus on fishing after a career of over 35 years on the water to become the safety director for the United Fishermen and Allied Workers Union. While this was a huge change, I felt it was time to try to help the fishermen become more safety conscious.

As a young boy, I used to sit around the galley table after the tragic loss of a family friend and see my father and other fishermen talk about what happened, and while being saddened by the death it seemed to me they just thought that was just fishing — part of a dangerous job.

Through the years, I came to question this fatalistic approach to fishing and felt there was more that could be done.

In 2009, I joined Fish Safe BC as program coordinator. I was already a facilitator for their Stability Education Program, a program funded by fishermen in Transport Canada, which was highly recognized in Canada and around the world. In fact, I was invited in the fall of 2009 to present our stability education program at the World Fishing Expo in Vigo, Spain. That's quite a departure for a guy who spent his life on the deck of a fishing boat.

As program coordinator at Fish Safe, I was part of a small team that helped develop what was to become our core program, called the Safest Catch Program. This was funded by the Search and Rescue New Initiatives Fund that saw fishermen being trained as safety advisers who would then provide tools and information to other fishermen to help create a vessel-specific safety program on their vessels. All this was done with the hope that this would help them come home safely and reduce the number of search and rescue calls.

The program is built on three pillars: safety procedures, safety orientation and emergency drills. Our safety procedures section sees fishermen do a risk assessment on their vessel and work to understand how to minimize those risks. We then developed the template that allowed them to write down those procedures and print them out so they have a vessel-specific safety procedure manual.

Je comprends bien les défis avec lesquels doit composer la Garde côtière en vue d'essayer d'assurer un service avec une flottille de pêche mobile et vieillissante le long d'un long littoral.

Il y a environ 12 ans, on m'a demandé de délaisser la pêche après une carrière de plus de 35 ans sur l'eau pour devenir directeur de la sécurité au Syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés. Même si c'était un énorme changement, j'avais l'impression qu'il était temps d'essayer d'aider les pêcheurs à se soucier davantage de la sécurité.

Durant mon enfance, j'avais l'habitude de m'asseoir à la table du bateau après la tragique perte d'un ami de la famille et de voir mon père et d'autres pêcheurs discuter de ce qui s'était passé. Même si cette mort m'attristait, j'avais l'impression que cela faisait tout simplement partie du métier de pêcheur; c'est un aspect d'un métier dangereux.

Au fil des ans, j'en suis venu à remettre en question cette approche fataliste à l'égard de la pêche et je me disais que nous pouvions en faire plus.

En 2009, je me suis joint à Fish Safe BC à titre de coordonnateur de programme. J'étais déjà un animateur pour son Programme d'éducation sur la stabilité, soit un programme financé par les pêcheurs à Transports Canada qui jouissait d'une grande renommée au Canada et dans le monde. En fait, j'ai été invité à l'automne 2009 à présenter notre programme de formation sur la stabilité lors de l'Exposition mondiale de la pêche à Vigo, en Espagne. C'était dépaysant pour un homme qui a passé sa vie sur le pont d'un bateau de pêche.

À titre de coordonnateur de programme à Fish Safe, je faisais partie d'une petite équipe qui a contribué à élaborer ce qui allait devenir notre programme phare, soit le programme « Sécuripêche ». Le financement provenait du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage, et le programme a permis de former des pêcheurs pour qu'ils deviennent des conseillers en sécurité qui fourniraient ensuite des outils et des renseignements aux autres pêcheurs pour contribuer à créer un programme de sécurité propre à leur bateau. Tout ce travail a été réalisé dans l'espoir que cela les aide à revenir sains et saufs à la maison et que cela contribue à réduire le nombre d'appels de recherche et de sauvetage.

Le programme se fonde sur trois piliers : les procédures de sécurité, une séance d'orientation en matière de sécurité et les exercices d'urgence. La partie sur les procédures de sécurité aide les pêcheurs à réaliser une évaluation des risques sur leur bateau et à comprendre comment les réduire au minimum. Nous avons ensuite conçu un modèle qui leur permet d'écrire ces procédures et de les imprimer pour qu'ils aient un manuel de procédures de sécurité propre au bateau.

The second pillar sees fishermen do an orientation of the safety equipment on their vessel. This is an inventory of their safety equipment; we help fishermen understand how it works, how it is maintained and where it is located.

The program's third pillar, emergency drills, allows them to understand that while they have a comprehensive safety procedures program, at times things go wrong and at these times having an emergency plan will just make sense.

During this section of the program, we help them create this emergency plan and then practise it in the form of fire drills, man over board drills, flooding drills, calling for help drills and abandon ship drills.

Once these three pillars are completed, we have a Safest Catch Program decal we award, which signifies they have their own vessel-specific safety program and all the tools they need to come home safely.

Also, as a by-product of completing this program, their vessel should be compliant with Transport Canada regulations. Fishermen are becoming proud of their participation and their Safest Catch decals.

This was a three-year, funded program that created so many positive and even lifesaving outcomes that the fishing industry decided to take on the program on its own and, through a funding initiative, saw the Safest Catch Program become part of Fish Safe BC's core funding.

Since then, we have been asked by a number of different funders to bring the program to a broader audience of fishermen. Since 2012, the Department of Fisheries and Oceans, through their PICFI program, or the Pacific Integrated Commercials Fishing Initiative, has funded Fish Safe to bring this training to all First Nations communities throughout B.C.

We have been to almost every coastal community in B.C. and even visited the Okanagan Nation in Penticton and Osoyoos. If you had told this old fisherman I would be training fishermen in Osoyoos Lake, I would have said you were crazy, but it was done.

The Safest Catch Program has gained national exposure as we were asked to head to the East Coast of Canada in 2013, again through funding through DFO, but this time through the Atlantic Integrated Commercial Fishing Initiative. We have worked with First Nations commercial fishermen in Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick and Quebec, providing tools and awareness with the hopes that they too may come home safely.

Le deuxième pilier permet aux pêcheurs de suivre une séance d'orientation sur l'équipement de sécurité à bord de leur bateau. Cela se veut un inventaire de leur équipement de sécurité; nous aidons les pêcheurs à en comprendre le fonctionnement, l'entretien et l'endroit où cela se trouve.

Le troisième pilier du programme qui a trait aux exercices d'urgence permet aux pêcheurs de comprendre que, même s'ils ont un programme complet de procédures de sécurité, il arrive parfois que les choses dégénèrent et que ce soit tout simplement logique d'avoir un plan d'urgence dans de tels cas.

Durant cette partie du programme, nous les aidons à créer ce plan d'urgence et à le mettre en pratique grâce à des exercices d'incendie, de récupération d'un homme à la mer, d'inondation, d'appel à l'aide et d'abandon du navire.

Lorsqu'un pêcheur réussit ces trois piliers, nous lui remettons l'autocollant du programme « Sécuripêche », ce qui signifie qu'il a un programme de sécurité propre à son bateau et tous les outils dont il a besoin pour revenir sain et sauf à la maison.

Par ailleurs, à la suite de la réussite de ce programme, leur bateau devrait par conséquent être conforme à la réglementation de Transports Canada. Les pêcheurs sont de plus en plus fiers de leur participation et de leur autocollant « Sécuripêche ».

Il s'agissait d'un programme financé sur trois ans qui a entraîné de nombreux résultats positifs et qui a même permis de sauver des vies, si bien que l'industrie de la pêche a décidé de reprendre le programme « Sécuripêche » et que le programme, grâce à une initiative de financement, fait maintenant partie du financement de base de Fish Safe BC.

Divers partenaires financiers nous ont depuis demandé d'offrir le programme à un plus grand nombre de pêcheurs. Depuis 2012, le ministère des Pêches et des Océans, par l'entremise de son Initiative des pêches commerciales intégrées du Pacifique, a remis des fonds à Fish Safe pour offrir cette formation dans toutes les communautés des Premières Nations en Colombie-Britannique.

Nous nous sommes rendus dans pratiquement toutes les communautés côtières de la Colombie-Britannique et nous avons même visité la nation Okanagan à Penticton et à Osoyoos. Si vous aviez dit à ce vieux pêcheur qu'il formerait des pêcheurs au lac Osoyoos, je vous aurais traité de fou, mais c'est arrivé.

Le programme « Sécuripêche » a joui d'une visibilité nationale lorsque nous avons été invités à nous rendre sur la côte Est du Canada en 2013 encore une fois grâce à du financement du ministère des Pêches et des Océans provenant cette fois-ci de son Initiative des pêches commerciales intégrées de l'Atlantique. Nous avons collaboré avec des pêcheurs commerciaux des Premières Nations en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et au Québec et nous leur avons fourni des outils et nous avons fait de la sensibilisation

More recently, we have received funding through the Boating Safety Contribution Program from Transport Canada to bring the Safest Catch and Stability Education programs to commercial fishermen on the east coast. We have worked with and trained safety advisers in Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick with hopes that these groups will find a way to fund these programs in the future.

Since Fish Safe's beginning, we have reached over 1,000 vessels and over 2,500 commercial fishermen in B.C. in almost every community along our coast. We have built trust and relationships with fishermen and First Nations that I feel aligns our programs — which also includes the Small Vessel Operator Proficiency, Marine Emergency Duties and Radio Operator Certificate — to perhaps partner with groups such as the Coast Guard to assist in bringing education, awareness and training to coastal, which could enhance boating safety and search and rescue response on our coast.

Thank you for the time and opportunity to speak to you about commercial fishing safety. I'm happy to answer any questions you may have.

The Chair: Thank you, sir. It seems you have a great success story there. The old adage "an ounce of prevention is worth a pound of cure" I think works very well here.

We will go to our first questioner, Senator Gold.

Senator Gold: Welcome, Mr. Krgovich. Your success and your reputation preceded you with the testimony of Brian Cook the other week. It's great to have you here and to hear of the great work you're doing.

We know how dangerous fishing can be and how economically challenging, if not sometimes fragile, the fishery can be. We also understood, and heard, that there's a proud culture of independence amongst fishers. It's wonderful to see how you succeeded in instilling a culture of safety. I guess it's a work-in-progress; you can always do better within the communities that you're servicing.

It's also great that you brought it back east. But speaking for my friend the chair, why is Newfoundland not on the list? That's the first important question. I'm happy to ask that, having experienced the joy of the coasts of Newfoundland as well. So that's actually a serious question.

dans l'espoir qu'ils puissent eux aussi revenir sains et saufs à la maison.

Plus récemment, nous avons reçu du financement par l'entremise du Programme de contributions pour la sécurité nautique de Transports Canada pour présenter nos programmes « Sécuripêche » et de formation sur la stabilité à des pêcheurs commerciaux sur la côte Est. Nous avons collaboré avec eux et nous avons formé des conseillers en sécurité en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick dans l'espoir que ces groupes trouveront une manière de financer ces programmes dans l'avenir.

Depuis les débuts de Fish Safe, nous avons visité plus de 1 000 bateaux et plus de 2 500 pêcheurs commerciaux dans pratiquement toutes les collectivités côtières en Colombie-Britannique. Nous avons établi des liens de confiance et des relations avec des pêcheurs et des Premières Nations, et j'ai l'impression que cela oriente nos programmes — cela inclut également le Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments, les Fonctions d'urgence et le Certificat d'opérateur radio — en vue de peut-être conclure des partenariats avec des groupes comme la Garde côtière pour nous aider à offrir de l'éducation et de la formation et à faire de la sensibilisation dans les collectivités côtières, ce qui pourrait renforcer la sécurité nautique et améliorer les interventions en matière de recherche et de sauvetage sur notre côte.

Je vous remercie de m'avoir accordé votre temps et de m'avoir donné l'occasion de vous parler de la sécurité de la pêche commerciale. Je serai ravi de répondre à toutes vos questions.

Le président : Merci. Cela semble une grande réussite. Comme le vieux dicton le dit, il vaut mieux prévenir que guérir. Je crois que cela résume très bien la situation ici.

Passons à notre premier intervenant. Le sénateur Gold a la parole.

Le sénateur Gold : Bienvenue, monsieur Krgovich. Votre réussite et votre réputation vous ont précédé avec le témoignage l'autre semaine de Brian Cook. C'est un plaisir de vous accueillir au comité et d'entendre l'excellent travail que vous faites.

Nous savons à quel point la pêche peut être dangereuse et difficile sur le plan économique, voire parfois fragile. Nous avons également compris et entendu que les pêcheurs sont fiers de leur indépendance. C'est merveilleux de voir comment vous avez réussi à instaurer une culture de sécurité. Je présume que c'est un travail continuel; vous pouvez toujours faire mieux dans les communautés où vous offrez vos services.

C'est également excellent d'avoir amené le tout sur la côte Est. Toutefois, au nom de mon collègue le président, pourquoi Terre-Neuve ne figure-t-elle pas sur la liste? C'est la première question importante. Je suis heureux de vous poser cette question, étant donné que j'ai aussi eu la chance de profiter des

The other question is simply this: What recommendations would you have for us as a committee? We're engaged in this important study. How can the work that you do be leveraged and scaled so that fishermen benefit from the kind of work you do? What are the keys to your success, and how can it be replicated beyond your work?

Mr. Krgovich: Thank you for the questions. We would love to get to Newfoundland. I think you'll have to ask them. We have approached, and there just wasn't the right fit at that time. Perhaps in the future we would love to go there. It's a great part of the world and great people.

As far as our programs, they started to address gaps that we found — gaps being that the regulations were there, classroom training was there, but still we were having problems on the water. So we looked at things, being that the classroom training perhaps wasn't the best way to go about it. You spoke of a proud group of people that are quite independent. Trying to get them all into one room is at times really difficult. Our coast is large, much as the East Coast is, so you have to almost tackle it in regions, sections, communities and villages.

Once you do get to those people, they're quite accepting of people who are of the same background as they are. It opens doors for you. Gumboots open doors for you. It's something we've seen over and over again when we come to these communities.

We train our fishermen as safety advisers, we call them. We wanted to call them "mentors," but they thought that was too fancy. So we call them advisers, who are there to give them advice on things. They're comfortable with that, that they can play the role as an adviser and still fish alongside. We're not the regulators.

I think that's a strong part of our programs that has been accepted on our coast. And when we've come to the East Coast, once we get in there and talk to them, they understand who we are and what we do, and it seems to break down some barriers.

In terms of leveraging that, there are a number of programs we have been seeing as we tour the country that are working on similar things and doing some really excellent work. Sometimes I wonder why we can't all have a forum to work together. We try to get together, as Mr. Roussel said previously, at the Canadian Marine Advisory Council. Perhaps we should do more of that.

côtes de Terre-Neuve. Je vous pose donc la question sérieusement.

Voici mon autre question. Quelles recommandations nous formuleriez-vous? Nous réalisons une étude importante. Comment pouvons-nous tirer profit de votre travail et le renforcer pour que les pêcheurs en profitent? Quelles sont les clés de votre réussite? Comment pouvons-nous la reproduire au-delà de ce que vous faites?

M. Krgovich : Merci de vos questions. Nous serions ravis d'aller à Terre-Neuve. Je crois que vous devriez poser la question aux responsables. Nous avons communiqué avec eux, et ce n'était tout simplement pas le bon moment à l'époque. Nous aimerions probablement y aller dans l'avenir. C'est une merveilleuse région qui compte des gens extraordinaires.

Pour ce qui est de nos programmes, ils ont commencé à combler les lacunes que nous avions cernées; par « lacunes », je pense au fait que nous avions une réglementation et que de la formation en classe était offerte, mais que nous connaissions encore des problèmes sur l'eau. Nous nous sommes donc penchés sur certains aspects. Nous avons conclu que la formation en classe n'était peut-être pas la meilleure approche pour y arriver. Vous avez dit qu'il s'agit d'un groupe de gens fiers et assez indépendants. C'est parfois vraiment difficile d'essayer de les regrouper au même endroit. Notre littoral est long, à l'instar de celui de la côte Est. Il faut donc pratiquement le faire région par région, section par section, communauté par communauté et village par village.

Lorsque vous réussissez à avoir ces personnes, elles sont très réceptives aux gens qui proviennent du même milieu qu'elles. Cela vous ouvre des portes. Des bottes de caoutchouc sont votre billet d'entrée. C'est quelque chose que nous avons constaté à maintes reprises lorsque nous arrivons dans ces communautés.

Nous formons nos pêcheurs pour en faire des conseillers en sécurité, comme nous les appelons. Nous voulions les appeler des « mentors », mais ils considéraient cela comme trop extravagant. Nous les appelons donc des conseillers qui sont là pour donner des conseils sur divers aspects. Cela leur convient; ils peuvent jouer le rôle de conseiller tout en continuant de pêcher. Nous ne sommes pas un organisme de réglementation.

Je crois que c'est une partie importante de nos programmes qui a été acceptée sur notre côte. Lorsque nous venons sur la côte Est et que nous arrivons et que nous parlons avec les gens, ils comprennent qui nous sommes et ce que nous faisons, et cela semble permettre de faire tomber des barrières.

En ce qui a trait à la manière d'en tirer profit, nous avons vu divers programmes pendant notre périple au pays qui mettent l'accent sur des aspects similaires et qui accomplissent vraiment un excellent travail. Il m'arrive parfois de me demander pourquoi nous ne pouvons pas tous avoir un endroit où collaborer. Nous essayons de nous regrouper, comme M. Roussel

And funding is always helpful. It gets us out there and allows us to do the work that we do.

The Chair: Just to speak for Newfoundland and Labrador, we are an island and everyone else is an outsider. Once you're accepted, you're accepted with open arms, but getting in there is always an issue.

Senator Poirier: Thank you very much for the presentation. I have a couple of questions, a follow-up from the previous question.

The program that was put together by Transport Canada and that you participated in or were the carrier of the program to participate — and I know you mentioned in your remarks that you had been up in my end of the country too, in Atlantic Canada. How many groups participated in that pilot project?

Mr. Krgovich: We initially did a bit of a barnstorming tour through the Maritimes, first making contact with all the associations we knew of and could get a hold of, and then we visited them and introduced to them our program that we wanted to share and that would be funded with them.

We asked them to put in some proposals of what they would do to partner up with this. We looked at everything from funding one group or multiple groups and spreading it out. We didn't exactly know how to go about it.

We ended up funding a group through the Maritime Fishermen's Union. A group Prince Edward Island professional — sorry; the name escapes me right now. Prince Edward Island, though. A school in Nova Scotia, the Nova Scotia School of Fisheries. When we met with them, it was down in the south, by Yarmouth, somewhere there; formerly of Pictou, and I think they still are. Black & White Fisheries, a small community group out of Sydney, Nova Scotia.

Those were the four groups.

Senator Poirier: On the east side?

Mr. Krgovich: On the east side.

Senator Poirier: And you had more on the west side?

Mr. Krgovich: On the west side we took our portion of the contribution and enhanced what we were already doing. It gave us the ability to get out into the communities a little bit more. We did a number of events that went quite well. In fact, we've

l'a souligné précédemment, au sein du Conseil consultatif maritime canadien. Nous devrions peut-être en faire plus à ce chapitre. Du financement, c'est toujours utile. Cela nous permet d'être présents sur le terrain et de faire notre travail.

Le président : Si je puis me permettre de dire un mot sur Terre-Neuve-et-Labrador, nous vivons sur une île, et tous les autres sont considérés comme des étrangers. Cependant, une fois qu'on vous accepte, on vous accueille à bras ouverts, mais les premiers pas sont toujours difficiles.

La sénatrice Poirier : Merci beaucoup de votre exposé. J'ai quelques questions à vous poser pour faire suite à la question précédente.

Parlons du programme qui a été mis sur pied par Transports Canada et auquel vous avez participé ou que vous avez exécuté — et je sais que vous avez mentionné, dans votre déclaration, avoir également visité mon coin du pays, le Canada atlantique. Combien de groupes ont participé à ce projet pilote?

M. Krgovich : Au départ, nous avons fait en quelque sorte une tournée dans les Maritimes pour d'abord prendre contact avec toutes les associations que nous connaissions et que nous pouvions rejoindre; ensuite, nous leur avons rendu visite pour leur présenter notre programme en vue de leur accorder du financement.

Nous leur avons demandé de soumettre des propositions sur ce qu'elles seraient prêtes à faire pour s'associer à cette initiative. Nous avons examiné toutes les options, qu'il s'agisse de financer un seul groupe ou de répartir les fonds entre plusieurs groupes. Nous ne savions pas tout à fait comment procéder.

Nous avons fini par financer un groupe par l'entremise de l'Union des pêcheurs des Maritimes. Un groupe de travailleurs de l'Île-du-Prince-Édouard — je regrette, mais le nom m'échappe. En tout cas, c'était un groupe de l'Île-du-Prince-Édouard. Il y avait aussi une école de la Nouvelle-Écosse, la Nova Scotia School of Fisheries. Lorsque nous en avons rencontré les représentants, c'était dans le sud, quelque part près de Yarmouth; auparavant, l'école était située à Pictou, et je crois qu'elle l'est encore. Enfin, il y avait Black & White Fisheries, un petit groupe communautaire à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Voilà donc les quatre groupes.

La sénatrice Poirier : Sur la côte Est?

M. Krgovich : C'est cela.

La sénatrice Poirier : Et il y en avait d'autres sur la côte Ouest?

M. Krgovich : Sur la côte Ouest, nous avons utilisé notre part de la contribution pour améliorer ce que nous faisions déjà. Cela nous a permis de rejoindre davantage de collectivités. Nous avons ainsi organisé un certain nombre d'événements qui ont été

got one going on up in Prince Rupert as we speak, with the crab fishermen up there. So we enhanced what we were already doing, and we've had no proposals outside of that.

Senator Poirier: The communities that received the program or took advantage of having the program, were they mostly First Nations communities?

Mr. Krgovich: No, there were two parts. The AICFI program was, because that was a separate ask. They invited us out prior to the boating contribution fund. The ones that we met through this were not.

Senator Poirier: Fish Safe BC, from your notes, is an organization that is fishermen funded. Congratulations. I think that's excellent. We talked a little while ago about the EPIRBs. I noticed that you have supplied, for free, some EPIRBs in qualifying vessels. What are the qualifications? Is it a certain size of vessel?

Mr. Krgovich: With the new regulation, there was a group of vessels that, through the past regulations, were not required to have EPIRBs on their vessels. These were vessels less than 15 gross tonnes and over 12 metres.

We didn't have a lot of those that were affected on this boat, so if you were in that group, that was the first qualification. The second qualification would be if you had never participated with us before. As I said, there are coast people all over, and they like to keep to themselves, so this attracted people.

The third was a risk analysis. If you were in a fishery that perhaps didn't require one of these but it made sense to have one aboard, then we considered you qualified for one.

Senator Poirier: I know last year the EPIRBs contributed to over 300 rescues in the United States alone. Have you seen many rescues that have been thanks to the EPIRBs in B.C.?

Mr. Krgovich: Unfortunately, the ones that pop to mind are the most recent ones that they haven't worked for. The most recent one was a vessel called the *Caledonian*, where we lost three fishermen, unfortunately, probably three years ago. They had an EPIRB aboard; however, it didn't deploy.

couronnés de succès. D'ailleurs, il y en a un qui se déroule à Prince Rupert en ce moment même, à l'intention des pêcheurs de crabe de la région. Bref, nous avons amélioré ce que nous faisions déjà, et nous n'avons pas reçu d'autres propositions.

La sénatrice Poirier : Les collectivités qui ont reçu le programme ou qui en ont profité étaient-elles surtout des communautés des Premières Nations?

M. Krgovich : Non, il y avait deux volets. C'était le cas pour l'Initiative des pêches commerciales intégrées de l'Atlantique, ou IPCIA, parce que c'était une demande distincte. On nous avait invités à y participer avant le Programme de contributions pour la sécurité nautique. Les collectivités que nous avons rencontrées dans le cadre de ce programme n'étaient pas des communautés autochtones.

La sénatrice Poirier : D'après ce qu'on peut lire dans votre mémoire, Fish Safe BC est un organisme qui est financé par les pêcheurs. Je vous en félicite. Voilà qui est excellent. Nous avons parlé tout à l'heure des radiobalises de localisation d'urgence. J'ai noté que vous avez offert gratuitement quelques radiobalises de localisation d'urgence aux navires admissibles. Quels sont les critères d'admissibilité? Cela dépend-il de la taille des bateaux?

M. Krgovich : Avant la nouvelle réglementation, une catégorie de bateaux n'était pas tenue, en vertu des anciens règlements, d'être dotée de radiobalises de localisation d'urgence. Il s'agissait de bateaux de moins de 15 tonnes brutes et de plus de 12 mètres.

Dans notre cas, il n'y avait pas beaucoup de pêcheurs qui utilisaient ce genre de bateau; donc, si vous étiez dans cette catégorie, c'était le premier critère à remplir. Deuxièmement, il fallait ne jamais avoir participé à notre programme. Comme je l'ai dit, les habitants des régions côtières préfèrent ne pas se mêler aux autres, et ce programme a donc permis d'attirer des gens.

Le troisième critère était une analyse des risques. Si l'installation d'une radiobalise s'avérait utile, même si ce n'était peut-être pas obligatoire pour le type de pêche pratiquée, la personne serait alors considérée comme étant admissible.

La sénatrice Poirier : Je sais que, l'année dernière, les radiobalises de localisation d'urgence ont contribué à plus de 300 sauvetages aux États-Unis seulement. Avez-vous constaté une augmentation du nombre de sauvetages effectués grâce à ces dispositifs en Colombie-Britannique?

M. Krgovich : Malheureusement, les exemples qui me viennent à l'esprit concernent des cas récents où ces appareils n'ont pas fonctionné. Dans le plus récent incident, mettant en cause un navire appelé le *Caledonian*, nous avons perdu, hélas, trois pêcheurs; c'était probablement il y a trois ans. Une radiobalise de localisation d'urgence se trouvait à bord du navire, mais elle ne s'est pas déployée.

I'm not sure. The Coast Guard would be better to talk about those. Anecdotally, I don't have a story on that for you.

Senator Poirier: Do you feel there should be regulations making it mandatory that all fishing vessels have them?

Mr. Krgovich: You put me in a tough position. We're a fisherman's organization, so on one side of me I've got my fisherman buddy saying, "Do you know how much one of those costs?" On my safety side I say, "Well, it could save your life."

This is the balance we're trying to work with. EPIRBs do save lives, and it would be one tool that would help someone on the water.

Would it be the magic one that helped everybody? No, but it would be a tool in the tool box.

Senator Poirier: I made a comment a while ago that it would be interesting to see if we could get the financing some way to help the fishermen with it. The cost saving and the results to the Coast Guard and everybody else would definitely outweigh the investment they would have to make in them.

Mr. Krgovich: Absolutely.

The Chair: EPIRBs are different sizes and costs. There's a personal EPIRB that you can put on your survival suit and one for the boat itself. There are a variety of costs and sizes of vessel. I know in the offshore of Newfoundland, they have them on survival suits. From a Coast Guard perspective, it cuts down the search part of the search and rescue.

Mr. Krgovich: Absolutely. With one of those, I've been told it becomes a rescue mission, not a search and rescue mission.

Senator Raine: How much does one of those personal ones cost?

Mr. Krgovich: I'm thinking in the couple of hundred dollars range. Again, every time I make a statement like that, they change the technology and the price. That would be the range of the small one, I believe.

Senator Raine: So a boat would purchase four of them because there are four men on the boat at any one time.

Mr. Krgovich: Perhaps.

Je ne sais pas trop. Il vaudrait mieux en parler avec la Garde côtière. Personnellement, je n'ai aucune anecdote à ce sujet.

La sénatrice Poirier : Diriez-vous qu'il faudrait des règlements qui rendent obligatoire la présence d'une radiobalise de localisation d'urgence à bord de tous les bateaux de pêche?

M. Krgovich : Vous me mettez sur la sellette. Après tout, nous sommes une organisation de pêcheurs. D'une part, j'entends mes amis pêcheurs dire : « Savez-vous combien coûte ce genre de truc? » D'autre part, sur le plan de la sécurité, je me dis : « Eh bien, cela peut vous sauver la vie. »

Voilà l'équilibre que nous essayons d'atteindre. Oui, les radiobalises de localisation d'urgence sauvent des vies, et elles figurent parmi les outils pouvant aider quelqu'un sur l'eau.

Serait-ce la solution magique qui permettrait de sauver tout le monde? Non, mais ce serait un outil parmi d'autres.

La sénatrice Poirier : J'avais dit, il y a quelque temps, qu'il serait intéressant de voir si nous pourrions débloquer les fonds nécessaires pour aider les pêcheurs à cet égard. Les économies réalisées et les résultats obtenus par la Garde côtière et tous les autres l'emporteraient sans aucun doute sur l'investissement que cela représente.

M. Krgovich : Absolument.

Le président : La taille et le coût des radiobalises de localisation d'urgence varient d'un modèle à l'autre. Ainsi, il y a une radiobalise de localisation personnelle qu'on peut attacher à ses vêtements de survie, en plus du modèle conçu pour le bateau lui-même. Il existe donc une variété de coûts et de dimensions. Je sais qu'au large de Terre-Neuve, on porte ce dispositif sur les vêtements de survie. Du point de vue de la Garde côtière, cela facilite la tâche de repérage dans une opération de recherche et de sauvetage.

M. Krgovich : Tout à fait. Grâce à la présence d'une radiobalise, cela devient, m'a-t-on dit, une mission de sauvetage tout court, et non une mission de recherche et de sauvetage.

La sénatrice Raine : Combien coûte un de ces modèles personnels?

M. Krgovich : Je crois que c'est de l'ordre de quelques centaines de dollars. Comme d'habitude, chaque fois que je fais ce genre d'affirmation, on change ensuite la technologie et le prix. Quoi qu'il en soit, c'est ce que devrait coûter un petit modèle, si je ne me trompe pas.

La sénatrice Raine : On en achèterait donc quatre pour un bateau à bord duquel il y a quatre personnes à tout moment.

M. Krgovich : C'est possible.

Senator Raine: They would share it. You wouldn't have to take it home or when you go on vacation for two weeks.

Mr. Krgovich: I'll tell you a story. I went on a vessel. It was a husband and wife team. He showed me, in his PFD, which was inflatable, that he had put his EPIRB inside. I said, "That's great. It's wonderful that you took that initiative outside of requirements. What about her?" He said, "She better stick next to me."

Senator Gold: Was she there to hear that?

Mr. Krgovich: Yes, she was.

Senator Raine: This is coming, though. More and more people are getting them.

I appreciate the questions my colleagues have had, but fishing boats, they are funded by fishermen, but are they funded on the basis of the amount of your catch or is it membership-driven funding? How is Fish Safe BC funded?

Mr. Krgovich: As fishermen, we have a saying that whenever you sell your catch, whatever you're provided comes out of the brailer, the cod end. When we deliver to the processors, the processors are paying a portion back through to Fish Safe BC, so it is on pounds of fish caught through the process.

Senator Raine: In other words, you don't send a bill to the fisherman himself, who chooses not to pay it?

Mr. Krgovich: No.

Senator Raine: That's a very good model.

Small fishing boats, especially, aren't the only people out on the water that get into trouble. More and more there are pleasure boats, and probably an increasing percentage of people who get into trouble mainly because they're not as professional or well trained.

Are there portions of your Fish Safe BC program that could be adapted to pleasure boats through power and sail squadrons and organizations such as that?

Mr. Krgovich: It definitely could be, yes. Your comments are right. Personally, I've had to tow pleasure crafts in that had broken down. I've had to tow fishing boats in as well, but yes, it could be a program that would work with pleasure boats too, being that if you have safety procedures, you're going to make

La sénatrice Raine : Ce serait mis à leur disposition. Vous n'auriez pas à apporter le dispositif à la maison ou à l'avoir sur vous lorsque vous partez en vacances pendant deux semaines.

M. Krgovich : Je vais vous raconter une histoire. J'étais à bord d'un bateau appartenant à un couple. L'homme m'a montré qu'il avait installé une radiobalise à l'intérieur de son gilet de sauvetage gonflable. Je lui ai dit : « C'est très bien. Bravo d'avoir pris cette initiative, même si les règlements ne vous y obligent pas. Mais qu'en est-il de votre femme? » Et lui de répondre : « Elle ferait mieux de rester collée à moi. »

Le sénateur Gold : Est-ce qu'elle était là pour entendre cette remarque?

M. Krgovich : Oui, elle était là.

La sénatrice Raine : En tout cas, ce sera bientôt obligatoire. De plus en plus de gens s'en procurent.

J'ai trouvé intéressantes les questions de mes collègues, mais n'oublions pas que les bateaux de pêche sont financés par les pêcheurs. Est-ce en fonction de la valeur des prises, ou s'agit-il plutôt d'un financement axé sur le nombre de membres? Comment l'organisme Fish Safe BC est-il financé?

M. Krgovich : Nous, les pêcheurs, avons l'habitude de dire que c'est le contenu de l'épuisette ou de la poche de chalut qui détermine combien nous recevrons au moment de la vente. Lorsque nous livrons nos prises aux transformateurs, ces derniers versent une partie des profits à Fish Safe BC. Le financement se fait donc, au bout du compte, en fonction des livres de poissons capturés.

La sénatrice Raine : Autrement dit, vous n'envoyez pas une facture au pêcheur lui-même, car ce n'est pas lui qui paie cela?

M. Krgovich : En effet.

La sénatrice Raine : C'est un très bon modèle.

Les petits bateaux de pêche ne sont pas les seules embarcations sur l'eau à avoir des problèmes. Il y a de plus en plus de bateaux de plaisance, ce qui signifie probablement qu'un pourcentage accru de gens se retrouvent dans le pétrin, surtout parce qu'ils ne sont pas de vrais professionnels ou parce qu'ils n'ont pas reçu la formation nécessaire.

Y a-t-il moyen d'adapter certains aspects du programme de Fish Safe BC aux bateaux de plaisance par l'entremise des escadrilles de plaisance et d'autres organismes de ce genre?

M. Krgovich : C'est certainement possible, oui. Vous avez raison. Personnellement, j'ai dû remorquer deux embarcations de plaisance qui étaient tombées en panne. Il m'est aussi arrivé de remorquer des bateaux de pêche, mais je conviens que ce programme pourrait aussi s'appliquer aux bateaux de plaisance, car si vous avez des procédures de sécurité, vous allez vous

sure nobody falls overboard. If somebody does, what's your plan to get them back on?

Senator Raine: Right now there's nothing in place for those kinds of captains?

Mr. Krgovich: I believe you're correct.

Senator Raine: They obviously don't have a catch that they could bring in that could contribute to the funding of a program, but is there a way that it could be done, maybe through a gas tax or something like that?

Mr. Krgovich: Perhaps. With funding and resources we would have to increase, it could be done.

Senator Raine: Thank you.

Senator Coyle: Thank you very much for your presentation and your excellent work. It's fascinating.

My question plays off of the first question from Senator Gold. You're obviously onto something very powerful and important, and something we want more of. Your organization, Fish Safe BC, has been very effective in your own waters, with your own fishers — you have the pier to pier — and you've brought it on occasion to other locations to some success.

As we are interested in this kind of marine safety and we look at what are good ways of spreading this nationwide, in fact, does Fish Safe BC have the absorptive capacity as an organization, or even the desire, to take on a national role with chapters in other places or help to seed sister organizations in other places?

Mr. Krgovich: That's an interesting question that we've discussed. At our last discussion, our hopes would be that we would be the sister-seeding capacity. We don't have the capacity, as we sit now, and I'm not sure that when we've had discussions that we've wanted to see a national program.

We think our programs are good programs. We think they fit with adaptations to the regions. I have done most of the training on the East Coast, and my words to the people across the table who are training are you have to make it your own. This is what we do. The pillars will work here, but you have to make it your own. You have to have ownership of it.

I hope that answers your question.

Senator Coyle: It does. Thank you.

assurer que personne ne se retrouve à l'eau. Si c'est le cas, quel sera votre plan d'action pour les ramener à bord?

La sénatrice Raine : À l'heure actuelle, il n'y a rien en place pour cette catégorie de capitaines?

M. Krgovich : Je crois que vous avez raison.

La sénatrice Raine : Bien entendu, ils ne peuvent pas contribuer au financement d'un programme puisqu'ils ne sont pas des pêcheurs, mais y a-t-il une façon de s'y prendre, peut-être au moyen d'une taxe sur l'essence ou quelque chose de ce genre?

M. Krgovich : Peut-être bien. Si nous augmentions le financement et les ressources, cela pourrait se faire.

La sénatrice Raine : Merci.

La sénatrice Coyle : Merci beaucoup de votre exposé et de votre excellent travail. C'est fascinant.

Ma question va dans le même sens que la première question du sénateur Gold. De toute évidence, vous avez entrepris quelque chose de très puissant et de très important, et nous voulons que cela se produise plus souvent. Votre organisme, Fish Safe BC, a joué un rôle très efficace dans les eaux de votre région, auprès de vos propres pêcheurs — d'un quai à l'autre — et, à l'occasion, vous avez mis à profit vos activités dans d'autres régions, non sans succès d'ailleurs.

Nous nous intéressons à ce genre d'initiative de sécurité maritime et, en fait, nous cherchons à trouver de bonnes façons de l'étendre à l'échelle du pays. À ce titre, est-ce que l'organisme Fish Safe BC a la capacité, ou même la volonté, d'assumer un rôle national en établissant des sections ailleurs ou en aidant à créer des organismes affiliés dans d'autres régions?

M. Krgovich : C'est là une question intéressante dont nous avons discuté. Lors de notre dernier entretien, nous avions bon espoir de pouvoir créer des organismes affiliés. Cependant, nous n'avons pas une telle capacité en ce moment, et je ne suis pas sûr que nous ayons manifesté, dans le cadre de nos discussions, la volonté d'établir un programme national.

Nous sommes convaincus de la bonne qualité de nos programmes. Nous estimons qu'ils sont adaptés aux besoins des régions. J'ai donné une bonne partie de la formation sur la côte Est, et mon message aux gens qui suivent la formation est le suivant : adaptez le tout à vos besoins. C'est ce que nous faisons. Les piliers fonctionneront ici, mais vous devez les adapter à votre situation. Il faut se les approprier.

J'espère que cela répond à votre question.

La sénatrice Coyle : Oui. Merci.

A second fairly quick question, as well. You mentioned presenting in Vigo, Spain. I'm always curious about other international organizations. Obviously, you were there showcasing your success. Were there other really interesting and important successes from other countries that you saw on maritime safety models?

Mr. Krgovich: Yes, there were. It was interesting. That was one of my first exposures. I'd come straight off the deck of a boat. I remember the woman who founded Fish Safe, Gina McKay — it was Gina Johansen then — she came into my office and said, "I need you to do a presentation." I said, "I can't do a presentation. I'm a fisherman. I can talk to you in the galley, but I'm not going to do a presentation." She said, "No, you need to do this." I said, "Okay, where is it?" She said, "It's in Vigo, Spain." I just about flipped. It was a room of naval architects. She said, "You know, they need to hear it from a fisherman. They don't need to hear it from the architects with the numbers."

So I did it. It opened my eyes to the stuff that's going on in other parts of the world. There was a fellow from Iceland who was there presenting, studying waves and the effect of waves on fishermen, not only at sea but when they drove home. They found that accidents were higher until they got their sea legs back or these sorts of things.

It's been a while, but, yes, there are these things that go on with sharing of safety.

Senator Coyle: Who do you share with? That's my last question.

Mr. Krgovich: We share mostly with the West Coast American organizations. There is AMSEA, Alaska Marine Safety Education Association, and there is the North Pacific Fishing Vessel Owners' Association out of Seattle. We subscribe to their newsletters. We bring some of their people back to talk, and we present some of our stuff at the Seattle fishery expos, the Pacific Marine Expo, I guess it's called more correctly. That's who we share with.

Through back and forth to the East Coast, we've developed relationships where we talk, and, at the Canadian Marine Advisory Council, we talk. Personally, I think we should be sharing a lot more than we are. Why that's not happening, I'm not sure.

The Chair: Thank you, Senator Coyle.

J'ai une deuxième question, qui est assez courte. Vous avez dit avoir fait une présentation à Vigo, en Espagne. Je suis toujours curieuse d'en savoir plus au sujet d'autres organisations internationales. Bien entendu, vous étiez là pour présenter votre succès. Y avait-il d'autres cas de réussite vraiment intéressants et importants ailleurs dans le monde en ce qui concerne les modèles de sécurité maritime?

M. Krgovich : Oui, il y en avait. C'était intéressant. Je n'avais rien fait de tel auparavant. Je venais à peine de débarquer d'un bateau. Je me souviens que la fondatrice de Fish Safe, Gina McKay — elle s'appelait Gina Johansen à l'époque — est venue à mon bureau et m'a dit : « J'ai besoin que vous fassiez un exposé. » Je lui ai répondu : « Impossible. Je suis un pêcheur. Je peux vous parler dans la coquerie, mais je n'ai pas l'intention de faire un exposé. » Elle a répliqué : « Non, il faut que vous le fassiez. » J'ai fini par acquiescer en lui demandant : « D'accord, à quel endroit? » Quand elle m'a informé que c'était à Vigo, en Espagne, j'ai failli délirer. C'était une salle remplie d'architectes navals. Elle a ajouté : « Vous savez, ils ont besoin d'entendre le point de vue d'un pêcheur. Ils n'ont pas besoin d'entendre des architectes parler de chiffres. »

Alors, c'est ce que j'ai fait. Cela m'a ouvert les yeux sur ce qui se passe ailleurs dans le monde. Il y avait là un conférencier islandais qui étudiait les vagues et leurs effets sur les pêcheurs, non seulement en pleine mer, mais aussi lorsqu'ils rentraient chez eux. Les chercheurs ont découvert que le nombre d'accidents était plus élevé jusqu'à ce que les pêcheurs retrouvent le pied marin ou ce genre de choses.

Cela fait un bon bout de temps, mais oui, il y a divers efforts qui sont déployés pour échanger de l'information sur la sécurité.

La sénatrice Coyle : Avec qui communiquez-vous l'information? C'est ma dernière question.

M. Krgovich : Nous communiquons surtout avec les organisations américaines de la côte Ouest. Il y a l'AMSEA, soit l'Alaska Marine Safety Education Association, et la North Pacific Fishing Vessel Owners' Association, à Seattle. Nous sommes abonnés à leurs bulletins d'information. Nous invitons certains de leurs représentants à venir nous parler, et nous présentons certaines de nos activités dans le cadre des expositions sur la pêche à Seattle, plus exactement la Pacific Marine Expo, si je ne me trompe pas. Voilà donc les organismes avec lesquels nous communiquons.

Grâce à nos échanges sur la côte Est, nous avons établi des relations en faisant des exposés, notamment au Conseil consultatif maritime canadien. Personnellement, je crois que nous devrions multiplier les échanges. J'ignore pourquoi ce n'est pas le cas.

Le président : Merci, sénatrice Coyle.

Many people who make decisions in this very important industry, in my humble opinion, need to hear it from a fisherman.

Senator Deacon: I'm just chuckling because, Senator Coyle, for the last two witnesses, I think we've had the exact same questions. I was looking at that sustainability and capacity, first within B.C. If John and the top three folks that work this aren't there, do you have that capacity for this to keep growing and become really supported and strong, continuing in B.C.?

Then I was looking at: How are you pushing your game internationally? What is it you are doing with your network out there, internationally, you folks constantly being learners and improving your game? I think we got most of that answer. I was trying to look at that piece from across the country, from B.C. and internationally. So thank you for that question.

The other part I was thinking about when we're looking at alignment: You talked about the fact that the by-product of completing this program, which is fantastic, was that their vessels should be compliant with Transport Canada regulations. My question is the "should be." How do we make that "they are, must be, will be" and that sort of gap? Are there things that you kind of think might not align? Is it a knowledge piece, an education piece, as we talked about earlier, to make sure that that "should" is an absolute verified "must"?

Before you answer that, I was going to start by saying it's wonderful to see you here. I can't imagine what your father and your grandfather would be feeling. It's wonderful that, from the field, authentically, you are leading this project. It's great.

Mr. Krgovich: Thank you. Yes, "should be." We'll get to that one.

With our program, we handle what we feel are all of the major safety-critical ones. I'm not an expert in the regulations with all of them. The main ones we cover. You need to have apparently two hose clamps on your exhaust. I'm sure there's a safety thing there but we don't get down to that level. We leave that for Transport Canada to go through that level.

So I think that's why I say "should be." There's always an inspector out there, and he will go and perhaps see a boat with a decal and be able to find a deficiency. But it won't be a major,

Beaucoup de gens qui prennent des décisions dans cette très importante industrie doivent, à mon humble avis, entendre le point de vue d'un pêcheur.

La sénatrice Deacon : Cela me fait rire parce que je crois que la sénatrice Coyle et moi avions exactement les mêmes questions à poser aux deux derniers témoins. J'étais en train d'examiner la viabilité et la capacité, d'abord en Colombie-Britannique. Si John et les trois principales personnes qui font ce travail ne sont pas là, votre organisme aura-t-il la capacité de prendre de l'expansion, d'être vraiment soutenu et de devenir plus fort en poursuivant ses activités en Colombie-Britannique?

Ensuite, je me suis posé la question suivante : comment vous débrouillez-vous à l'échelle internationale? Que faites-vous avec votre réseau, sur la scène internationale, sachant que vous êtes toujours disposés à apprendre et à vous améliorer? Je crois que nous avons obtenu une bonne partie de la réponse. J'essayais d'examiner la situation à cet égard dans l'ensemble du pays, en Colombie-Britannique et à l'échelle mondiale. Donc, merci d'avoir posé cette question.

Par ailleurs, j'ai réfléchi à la question de la conformité : vous avez dit qu'à la suite de la réussite de ce programme, qui est d'ailleurs formidable, les bateaux devraient par conséquent être conformes à la réglementation de Transports Canada. Ma question porte sur le mot « devraient ». Comment faire pour que ce soit une réalité, une obligation, un engagement afin de combler ce genre de lacune? Y a-t-il des éléments qui, selon vous, risquent de ne pas concorder? Est-ce une question de connaissances ou de sensibilisation, comme nous l'avons souligné tout à l'heure, pour nous assurer de passer du verbe « devraient » au verbe « doivent » de façon absolue et vérifiée?

Avant que vous répondiez à ma question, j'allais commencer par dire qu'il est merveilleux de vous voir ici. Je ne peux imaginer ce que votre père et votre grand-père éprouveraient. Il est fantastique de constater que vous dirigez véritablement ce projet sur le terrain. C'est génial.

M. Krgovich : Merci. Oui, leur navire « devrait » être conforme. Nous parlerons de cet aspect.

Dans le cadre de notre programme, nous observons tous les principaux règlements qui, selon nous, sont vitaux pour la sécurité. Je ne suis pas un expert en ce qui concerne tous les règlements. Nous respectons tous les principaux règlements. Par exemple, le tuyau de notre système d'échappement requiert apparemment deux colliers de serrage. Je suis certain que c'est une question de sécurité, mais nous n'entrons pas dans de tels détails. Nous laissons Transports Canada s'occuper de ces détails.

Par conséquent, je pense que c'est la raison pour laquelle j'emploie le mot « devrait ». Il y a toujours un inspecteur présent, qui examinera peut-être un bateau orné d'un décalque et qui sera en mesure de repérer une faiblesse. Mais il ne devrait

safety-critical deficiency that they should find, unless things have changed.

That would be my "should be." It would be one of those construction things. I'm not saying that, if it isn't in there, it isn't a safety issue, but it's not a safety-critical one that we see.

Oh, sustainability, sorry. Our programs were sort of built on fishermen taking ownership of safety, and I still believe that that's the way we need to look after ourselves on the water.

However, with our industry becoming very in flux, new people coming in and out, there's a constant need to stay on top of things. We're sustaining ourselves now when you've done the Safest Catch Program. They say, "Oh, we finished it, but I got a new crew this year. Can you come by and give me a hand again?" That's keeping the phone ringing in that way. We always have to reapply for our funding and such, so we do that. So far so good. We managed to keep that portion of it.

Senator Ringuette: I didn't want to miss the opportunity to say to you that I want to thank you, and my impression of the success of your program is that, sure there's a portion of the content of the message, but I think that you've just proven to us that the messenger is also very important.

Mr. Krgovich: Thanks for saying that.

The Chair: Thank you, Senator Ringuette. We have found, in our study — several senators have touched on it earlier — the increase in pleasure craft on both coasts, in the Great Lakes and everywhere else. It seems to be a major issue.

Coming from a fishing community in Newfoundland, like you, I know that most of the people who are in the industry in Newfoundland started when they were 10, 11 or 12 years of age and worked their way up with their fathers and grandfathers, whatever the case may be. So they learned the tricks of the trade as they went forward, whereas a lot of people on pleasure craft haven't. I'm 45, 50 year of age. I can afford to buy a pleasure boat. Let's go buy a pleasure boat and go to sea. It's not that simple.

With regard to new licences to operate vessels, whether they are fishing vessels or whether pleasure craft, do you think there should be a recommendation that all of these new people who are coming into the system, especially pleasure craft but fishing

pas trouver de problèmes majeurs, de faiblesses cruciales pour la sécurité, à moins que les choses aient échangé.

Voilà ce que mon « devrait » veut dire. Il s'agirait de l'une de ces imperfections de construction. Je ne dis pas que, si cette pièce n'est pas là, il n'y aura pas de problèmes de sécurité, mais seulement que cette pièce ne fait pas partie de celles que nous considérons comme vitales pour la sécurité.

Oh, la durabilité, désolé. Nos programmes reposent, en quelque sorte, sur les pêcheurs qui prennent en main leur sécurité, et je crois toujours que c'est ainsi que nous devons prendre soin de nous-mêmes sur l'eau.

Toutefois, comme notre industrie devient très changeante, de nouvelles personnes ne cessent d'aller et venir. Nous devons constamment rester vigilants. Nous assurons maintenant notre durabilité lorsque vous suivez le programme « Sécuripêche ». Les gens nous disent : « Oh, nous avons terminé le programme, mais j'ai un nouvel équipage cette année. Pourriez-vous passer et me donner encore une fois un coup de main? » Pour cette raison, la sonnerie du téléphone ne cesse de retentir. De plus, nous devons toujours présenter de nouvelles demandes de financement. Nous le faisons donc et, jusqu'à maintenant, les choses se passent bien. Nous avons réussi à conserver cette partie du programme.

La sénatrice Ringuette : Je ne voulais pas manquer l'occasion de vous dire merci, et l'impression que j'ai de votre programme, c'est que, oui, le contenu du message est important, mais, à mon avis, vous venez de nous prouver que le messager est également très important.

M. Krgovich : Je vous remercie de vos paroles.

Le président : Merci, sénatrice Ringuette. Au cours de notre étude, nous avons constaté — et plusieurs sénateurs ont effleuré le sujet plus tôt — que le nombre d'embarcations de plaisance avait augmenté sur les deux côtes, dans les Grands Lacs et partout ailleurs. Cela semble être un problème majeur.

Comme vous, je suis originaire d'un village de pêcheurs de Terre-Neuve, et je sais que la plupart des membres de l'industrie terre-neuvienne ont commencé leur carrière à l'âge de 10, 11 ou 12 ans et qu'ils ont appris le métier avec leur père ou leur grand-père, quel que soit le cas. Ils ont donc appris les trucs du métier à mesure qu'ils avançaient dans leur carrière, alors que la plupart des utilisateurs d'embarcations de plaisance ne l'ont pas fait. Disons que j'ai 45 ou 50 ans et que j'ai les moyens de m'acheter une embarcation de plaisance. Je me dis : « Allons acheter une embarcation de plaisance et nous promener en mer. » Toutefois, les choses ne sont pas aussi simples que cela.

En ce qui concerne les nouveaux permis de conducteur de bateau, qu'il s'agisse de bateaux de pêche ou d'embarcations de plaisance, pensez-vous que nous devrions recommander que tous ces nouveaux navigateurs qui s'ajoutent au système, en

boats also, that they have some type of course, some type of safety course? I know they do some courses, but yours seems to be more intense and down to the nuts and bolts of the operation. Do you think there should be a recommendation that they should have to participate in something like a Fish Safe program, along those lines?

Mr. Krgovich: I think, from the people we've talked to who have participated in our program, no one has said it's been a waste of time.

Hearing that from them, and looking at it through the eyes of people who grew up on the water and still find something through the day that they could think about, I would think that anyone new to boating, if we're talking about pleasure crafts and stuff, would benefit greatly.

The old saying that "you don't know what you don't know" is how they go at times. So if they brought some education and awareness around it, through a program like this, it could benefit them.

The Chair: I want to thank all our senators for their questions.

Thank you for your presence here this morning, and I certainly echo the comments of my fellow senators that it's great to see someone who makes a living on the ocean come and talk to us about it, so thank you very much.

Mr. Krgovich: I appreciate it. Thanks very much.

(The committee adjourned.)

particulier les conducteurs d'embarcations de plaisance, mais aussi les conducteurs de bateaux de pêche, suivent un cours de sécurité nautique d'un genre ou d'un autre? Je sais que certains cours sont offerts, mais les vôtres semblent être plus rigoureux et entrer dans les détails de la navigation. Pensez-vous que nous devrions recommander qu'ils participent à une activité qui ressemble au programme « Sécuripêche »?

M. Krgovich : Je pense que, d'après les gens qui ont participé à nos programmes auxquels nous avons parlé, personne n'a déclaré que c'était une perte de temps.

Compte tenu des commentaires que nous avons entendus et des impressions des gens ayant grandi sur des bateaux qui ont tout de même trouvé au cours de la journée quelque chose qui les a fait réfléchir, je pense que n'importe quel nouveau navigateur en bénéficierait grandement, si nous parlons d'embarcations de plaisance et de bateaux de ce genre.

Le dicton selon lequel « vous ne savez pas ce que vous ne savez pas » est représentatif de la façon dont ils fonctionnent parfois. Par conséquent, si on les instruisait sur la navigation et qu'on les sensibilisait aux dangers qui l'entourent, dans le cadre d'un programme comme celui-ci, ils pourraient en bénéficier.

Le président : Je tiens à remercier tous les sénateurs de leurs questions.

Je vous remercie de votre présence ce matin, et je fais certainement écho aux commentaires de mes collègues en disant qu'il est merveilleux de voir quelqu'un qui gagne sa vie en mer venir nous parler de cet enjeu. Je vous remercie donc infiniment.

M. Krgovich : Merci beaucoup, je vous suis reconnaissant de vos paroles.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, March 27, 2018

Haisla Nation Council:

Trevor Amos, Haisla Fisheries Technician, Harbour Authority (by video conference).

Thursday, March 29, 2018

Transport Canada:

Donald Roussel, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Safety and Security.

Fish Safe BC:

John Krgovich, Program Coordinator.

TÉMOINS

Le mardi 27 mars 2018

Haisla Nation Council :

Trevor Amos, technicien en pêches d'Haisla, Administration portuaire (par vidéoconférence).

Le jeudi 29 mars 2018

Transports Canada :

Donald Roussel, conseiller principal à la sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté.

Fish Safe BC :

John Krgovich, coordonnateur de programme.

Available on the Internet: http://sencanada.ca

Disponible sur internet : http://sencanada.ca